A Posidonia 2014 sfila l'ottimismo ellenico: la ripresa è dietro l'angolo, forse...

Sentimenti contrastanti fra gli armatori alla grande 'sagra dello shipping' mondiale, che ogni biennio ad Atene raduna decine di migliaia di operatori
Tra i nomi grossi dello shipping ellenico Frangou, Tsakos, Economou, Martinos e Marinakis, l'emergente Lauro porta il *case study* di Scorpio in Borsa

Dal nostro inviato

Atene – Un'altra edizione di Posidonia va in archivio.

A qualcuno può sembrare ieri, ma sono ormai 45 anni, dal 1969, che migliaia e migliaia di operatori dello shipping convergono da ogni parte del mondo alla grande 'sagra dello shipping' mondiale, che si tiene ogni due anni ad Atene, per tastare il polso all'industria dell'armamento e fare nuove conoscenze mirate al business.

Un appuntamento ormai diventato imperdibile, nella sua reiterazione biennale, per molti *Posidonia-addicted;* un'esperienza unica e quasi sconvolgente per i 'novizi', da qualunque degli approcci (vedi sotto) la si voglia prendere, che però va fatta, prima o poi, per poter dire: "c'ero (stato) anch'io". Un po' come andare a vedere il Papa a Roma per un cattolico o entrare nel mitico Maracanà di Rio de Janeiro per un calciofilo. Un *must*, insomma!

In questa settimana a 300 km all'ora (la kermesse ha una programmazione ufficiale di sette giorni ma in realtà vi sono corposi *prequel*, con tornei di calcio, regate e golf, ed anche *sequel* nelle magioni fiabesche degli armatori su qualcuno degli innumerevoli isolotti dell'arcipelago ellenico) si tengono infatti almeno quattro diverse Posidonia.

Quella 'seria' dei convegni sullo stato dell'industria e dei workshop tecnici più mirati nelle sale della Metropolitan Expo. Quella 'commerciale' delle centinaia di espositori di prodotto e servizio (cantieristica, classificazione, registrazione di bandiera, forniture e impiantistica) nei quattro padiglioni della

Il ministro greco Miltiadis Varvitsiotis

enorme fiera. Quella 'top secret' degli incontri riservati tra armatori, noleggiatori e broker, dove si fanno le grandi trattative che dipingeranno le strategie di sviluppo attuali e future delle compagnie. Quella 'rilassata', spesso frivola e volutamente godereccia, dei famosi party aziendali: dai più chic, esclusivi ed eleganti (alcuni sono gli *open day* pomeridiani presso le sedi delle imprese, broking house e studi professionali) a quelli da bagarre scatenata negli spazi all'aperto o presso le piscine dei grandi hotel e locali alla moda, che impazzano dal crepuscolo alle prime luci dell'alba (per coloro dotati di maggior resistenza fisica e a probabile carburazione etilica), lasciando anche sul campo non poche vittime (da sbornia).

E c'è chi riesce a passare trasversalmente in (quasi) tutte queste fasi, magari nello stesso giorno: autentici eroi da medaglia al valore, considerato che l'ubriacatura da vorticosi e istantanei incontri e tradizionale scambio di *business card* calata come un asso appena pochi secondi dopo la prima stretta di mano tra due facce sconosciute, a fine giornata, facendo la spunta dei biglietti da visita raccolti, è non meno stordente dei fumi dell'alcol - invero molto più apprezzato del cibo - che scorre a fiumi in quei giorni un po' carnascialeschi e da chi ragiona – magari del tutto inconsapevolmente - alla guisa di Lorenzo dei Medici: "...chi vuol esser lieto, sia: di doman non v'è certezza".

Ma alcune certezze, per potere 'tirare avanti' più serenamente, in un fase dei mercati storicamente travagliata come mai, gli armatori un po' spaesati della seconda metà di decennio del secolo XXI le vogliono avere.

Così come pendono dai loro gesti, umori, sensazioni – e anche dai quelli dei non meno pregiati 'Nostradamus', analisti autori degli Outloook, tutti bravi e coerenti nel tracciare le serie storiche, un po' più empirici e quasi da 'tiro al dado' nelle loro profezie di sviluppo prossime venture dei traffici - i loro fornitori di mezzi (cantieri principalmente) e di servizi (banche, legali e assicuratori).

Ed è proprio a questo fine che si ordiscono momenti di confronto collettivo cui partecipano un po' tutti i cortigiani del settore armatoriale, in spasmodica attesa di attingere da vati e aruspici e dai sorrisi di re e principi, segnali di un'auspicata inversione di tendenza.

Questo accade al forum organizzato

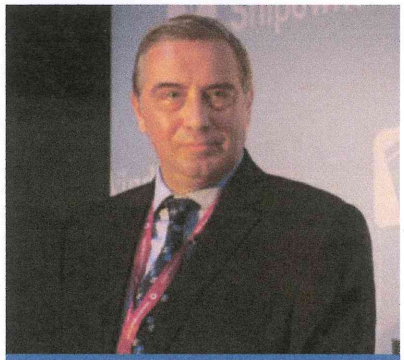
segue a pag.13

segue da pag.12

da *Tradewinds*, aperto da Miltiadis Varvitsiotis, Ministro della Marina, Affari Marittimi e dell'Egeo, che ha lanciato anche il tema dell'impatto dei finanziamenti delle banche cinesi per sostenere le nuove costruzioni greche, la novità del momento.

Apriamo parentesi su una 'piccola' differenza con l'Italia: in Grecia, dove le imprese domiciliate praticamente non pagano tasse su molti cespiti, il ministro dello shipping partecipa eccome alle faccende e riunioni degli armatori, e addirittura all'inaugurazione di Posidonia si è scomodato il premier Antoni Samaras per tagliare il nastro.... Chiusa parentesi!

"Vogliamo coinvolgere maggiormente la nostra industria di trasporto marittimo nell'economia nazionale, facilitare più aziende e persone ad andare sul mare, sia come imprenditori che come gente di



Nikolas Tsakos

mare o quali fornitori di servizi; aiuteremo le imprese esistenti e quelle nuove per la prima volta attraverso fondi strutturali destinati a rigenerare la nostra politica di crescita e ciò avverrà introducendo nuove misure per favorire l'arrivo di altre compagnie di navigazione in Grecia senza peraltro danneggiare la competitività della marina mercantile ellenica; a tale proposito, vogliamo anche evitare l'introduzione di eventuali misure regionali deleterie e rafforzare la collaborazione con l'IMO".

Parole sante che suonerebbero come musica alle orecchie di tanti armatori nostri connazionali...

A condensare l'affollatissimo meeting, in cui si voleva rispondere ai 'soliti quesiti' - che cosa ci si aspetta in futuro? come uscire dalla crisi? - e a quelli che vanno per la maggiore oggigiorno in ogni summit di levatura che si rispetti ¼ il ruolo del private equity è utile o deleterio? - potrebbe bastare la battuta d'esordio di uno dei prestigiosi sei astanti scelti quest'anno dalla rivista anglo-norvegese per rappresentare la situazione in maniera calzante.

"Se avessi potuto predire il futuro, mi sarei voluto addormentare, congelando l'attività della flotta, nel 2008 per riaprire gli occhi nel 2014..." afferma Nikolas Tsakos, la cui Tsakos Energy Navigation (TEN) è stata una delle prime aziende di shipping ad andare sul mercato pubblico nel 2002 al New York Stock Exchange (NYSE), e quindi alla Borsa di Oslo: "Abbiamo da sempre guardato a questo come a un modo per far crescere il nostro business: mantenere un grande azionariato ha costretto a passare attraverso un sacco di problemi iniziali ma ora siamo soddisfatti dei risultati e continueremo avanti su questa strada. Andare sui listini offre più possibilità di vincere la partita rispetto a restare solo coi finanziamenti privati", ha proseguito l'erede di una dinastia tra quelle dei pionieri dell'armamento greco, infine consigliando di sfruttare i mercati azionari esteri, "a cominciare da quelli dove la cultura dello shipping è diffusa, come la Norvegia".

Il messaggio emerso nel serrato dibattito gestito da Frank Dunne, Chairman & Partner, Watson, Farley & Williams, alla fine non è peraltro univoco né chiaro, né potrebbe essere altrimenti.

I sei diversi panelist - lasciati in piedi, con formula quasi da sbarra da tribunale, per la durata calcistica della sessione (90 minuti con lungo recupero) di fronte ad un'attentissima platea di 'tifosi dello shipping' - rispondono in maniera più o meno diretta ai giri di quesiti loro imposti dal moderatore. Ogni tanto si stuzzicano, ognuno nei diversi ruoli o anche tra colleghi, ammiccano, si mascherano, ma alla fine lungi da loro il prendere posizioni nette o divulgare verità sconvolgenti; le strategie vincenti mai si debbono rivelare pubblicamente...

Al massimo, come fa abilmente Emanuele Lauro - uomo copertina non solo della nuova testata *Maritime CEO* (e di altre nel recente passato) ma anche di questa parentesi storica dello shipping infarcita di fondi di investimenti e ricorsi a fonti finanziarie inedite per il settore, tanto da fare di Scorpio, nelle sue poliedriche declinazioni, un vero *case study* – si può raccontare come arrivare a creare una flotta di alcune centinaia di navi con tante idee e pochi soldi propri "sebbene senza inventare nulla più della ruota, solo mettendo insieme pezzi del mosaico. Devi comunque essere te stesso, ovunque tu sia, nel mercato privato e pubblico, anche sbagliando, mai senza vergogna" ha detto l'armatore italo-monegasco, rammentando la propria falsa partenza; un difficile

segue a pag.14

Emanuele Lauro, con sottobraccio la sua immagine di copertina, e l'esperto di shipfinance Dagfinn Lunde

ChemOil

ChemOil Logistics is the Swiss market leader in Chemicals transports by rail, based in Basel and a 100% subsidiary of SBB Cargo AG, with a an annual turnover of about 120 Mio Euro. The activity in Italy is performed through our Italian branch. Next to Chemicals, now other branches are in the new scope of our role as rail forwarding company in Italy.

Therefore we're now looking for a commercial motivated personality in the function of

Key account Manager Italy

Working place: Milan. For further details and to submit your personal applications, please visit www.chemoil.ch or send an email in English to:
vittorio.gatti@chemoil.ch and claus.ruetten@chemoil.ch
For contacts by phone please call: +39 345 25 17 244

segue da pag.13

momento che però si è rivelato un punto di svolta nello sviluppo futuro di Scorpio. "Ci siamo resi conto che stavamo comprando le navi errate, siamo andati dai nostri investitori e abbiamo alzato le mani in segno quasi di resa: i nostri assets appena comprati l'anno scorso sono scesi in valore in larga misura – abbiamo confessato candidamente – ora abbiamo bisogno di

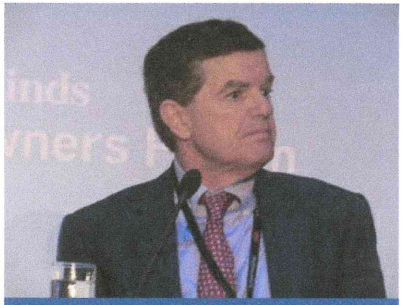
Angeliki Frangou

invertire questa tendenza e l'unico modo in cui possiamo farlo è vendere le navi e andare a parare in un'altra nicchia. È stata una mossa molto audace ma altrettanto onesta, ricordo come mi tremassero le gambe per l'agitazione nel confessare agli azionisti della perdita secca di 66 milioni di dollari su 200 investiti da una società nata l'anno prima. Ma loro hanno avuto fiducia e ora sono stati ampiamente ripagati".

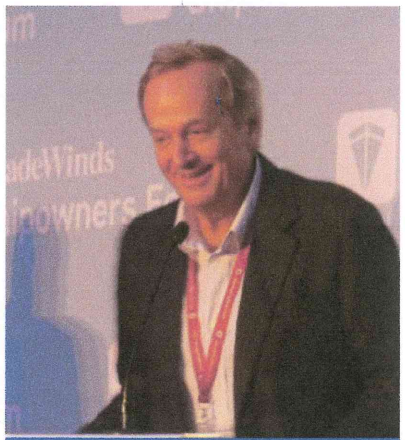
Una delle armatrici icona dello shipping ellenico, Angeliki Frangou, la cui Navios è stata una della prime a credere nel mercato dei finanziamenti negli USA, ha ricordato come lo shipping non sia un settore diverso da altre industrie. "Il timing è una componente critica; era importante che, quando il riflettore fosse posizionato sul mercato dello shipping, quello dei capitali fosse nella fase bassa del ciclo; è lì che gli armatori tradizionali possono davvero fare soldi. È meglio avere atteggiamenti conservatori, devi avere la gestione del rischio, assicurarti che la strategia di noleggio della flotta sia corretta per il debito accumulato" ha detto l'armatrice greca esprimendo fiducia in una maggiore maturità e consapevolezza da parte dei colleghi a imparare le lezioni del mercato.

"Se l'industria capisce quando è il momento favorevole per attirare un investimento, perché attendere la necessità urgente di avere bisogno di denaro? È importante farlo subito, in vista del cambiamento generazionale e poiché siamo in un business capital intensive, occorre realizzare che avere accesso al capitale è l'unico modo per espandere la flotta e cogliere i vantaggi evidenti di concretizzare economie di scala" ha commentato Evangelos Marinakis, Capital Partners Product, ribadendo che "gli investimenti di private equity devono essere affrontati con professionalità e che le aziende che operano tonnellaggio così sostenuto non dovrebbe fare ciò a fini speculativi, ma piuttosto adottare un approccio più misurato e realistico verso tali loro rendimenti".

Con figlio e nipoti a 'fare il tifo in tribuna d'onore', unico armatore del sestetto a non essere ancora quotato, Athanasios


Athanasios Martinos

Martinos, Eastern Mediterranean Maritime, ha ammesso che ha speso un po' di tempo considerando i benefici di andare sul mercato pubblico. "Ho flirtato con l'idea della Borsa più volte, non per una questione di capitale ma per assicurare continuità ai finanziamenti. Dunque non potrei escludere in futuro di essere quotati, probabilmente in un listino europeo. E penso che questa sia una tendenza che sarà seguita da una grande percentuale di armatori greci in futuro. Sentiamo la concorrenza sempre più forte, a seguito di un accesso sempre più agevole alla liquidità dei mercati o ai fondi di private equity, ma d'altra parte ci rallegriamo per queste attività di investimento perché


George Economou

è vantaggioso per l'industria globale e l'economia in generale; l'ingresso dei fondi fornisce occasioni di business ai cantieri navali, crea innovazione, riduce i costi di trasporto a vantaggio dei consumatori e contribuisce ad avere mari più puliti".

George Economou, DryShips, ha esortato i colleghi greci ad abbracciare il settore offshore. "Quando si comincia a vedere i rendimenti scendere troppo in basso, è naturale andare verso altri settori, dove fatalmente all'inizio si potrebbero perdere soldi, questo è il prezzo da pagare come barriera all'entrata. Ho sollecitato più volte tutti coloro che possono farlo di guardare all'offshore e considerarlo seriamente; non c'è ragione perché i greci non possano eccellere come già fanno nei tradizionali settori delle rinfuse secche, navi cisterna e portacontenitori".

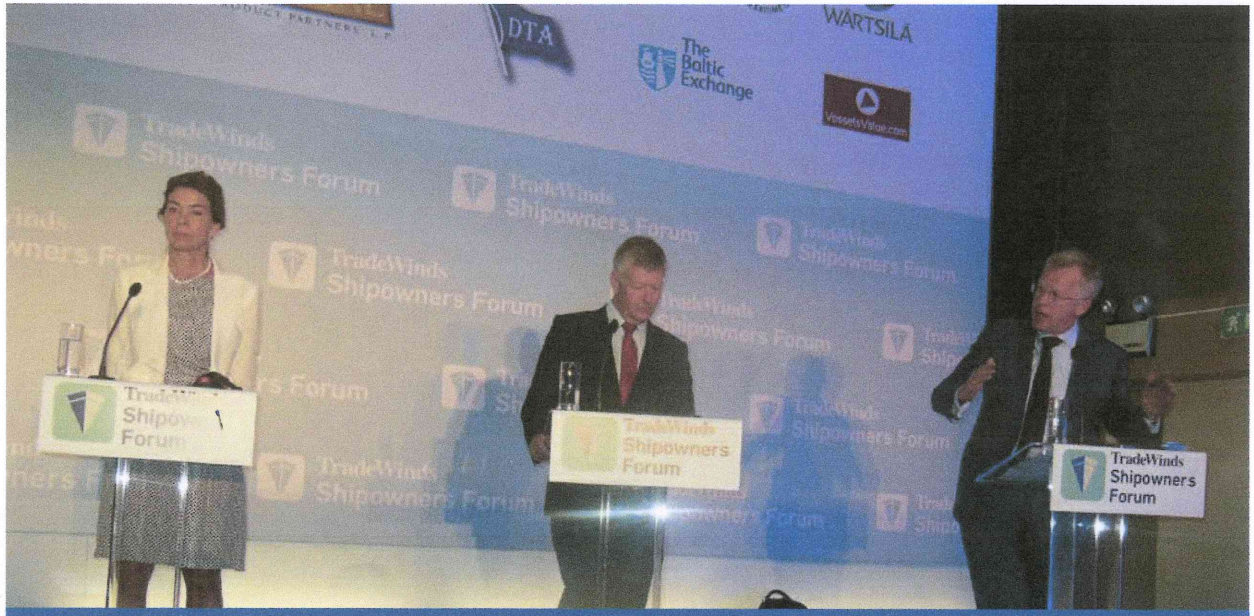
Prima dei sei big sul proscenio, come gustoso *warm up*, era sceso in campo - per restare alla parafrasi sportiva - un panel di esperti altrettanto agguerrito, 'arbitrati' da John Denholm, BIMCO, pronti a discutere le tendenze emergenti e a dare uno sguardo al futuro: Kristin Holth della banca norvegese, DNB; il CEO di Euronav, Patrick Rodgers; Richard Fulford-Smith, Managing Partner RS Platou; Simon Liang, del cantiere cinese Sinopacific Shipbuilding Group, Christopher J. Wiernicki, Chairman & CEO, ABS.

I panelists della prima sessione hanno parlato di come considerare l'opportunità di uscita dal settore e l'influenza esercitata dal private equity, la quotazione nei mercati pubblici, lo spazio concesso a istituti di credito di nicchia e alle fonti alternative di finanziamento, le tendenze invalse per rinnovare la flotta da parte degli armatori fra noleggio, nuove costruzioni e navi di seconda mano, il futuro degli FFA, la progettazione della nave di oggi e di domani tra costruzione e durata della vita commerciale, la questione dell'efficienza operativa con l'attuale costo del carburante tra il problema pressante del controllo delle emissioni e la diffusione dell'LNG come combustibile, le tendenze future nel design e le nuove tecnologie, con le eco-navi di oggi.

"Se i proprietari di petroliere continueranno a imbarcarsi su programmi di ordini cercando di ottenere un vantaggio nell'acquisire tonnellaggio moderno ed efficiente, potrebbero uccidere il mercato,

segue a pag.15

Varvitsiotis, Marinakis e Martinos



I protagonisti della sessione 'antipasto': Kristin Holth, DNB, Patrick Rodgers, Euronav; Richard Fulford-Smith, RS Platou, Simon Liang, Sinopacific Shipbuilding Group, Christopher J. Wiernicki, ABS, Jeremy Penn, Chief Executive, The Baltic Exchange, John Denholm, BIMCO

segue da pag.14

e non solo se stessi, per 10-15 anni; una lezione che è stata insegnata negli anni '70 ma che le persone tendono a dimenticare", lancia l'allarme il CEO di Euronav, che pure ha osservato come il mercato delle grandi navi cisterna a fine 2013 sia stato molto positivo. "Notevole è stato il fatto che le rate lo scorso anno non sono state alte, infatti c'era una tensione che non avevamo previsto, e il mercato era molto più stretto su domanda e offerta di quanto chiunque avesse preventivato. Abbiamo visto il ritorno del fattore più importante alla fine del 2013, cioè la volatilità" avverte Paddy Rodgers, esortando gli armatori a lavorare in più stretta cooperazione.

Angelo Scorza

Vedi photogallery

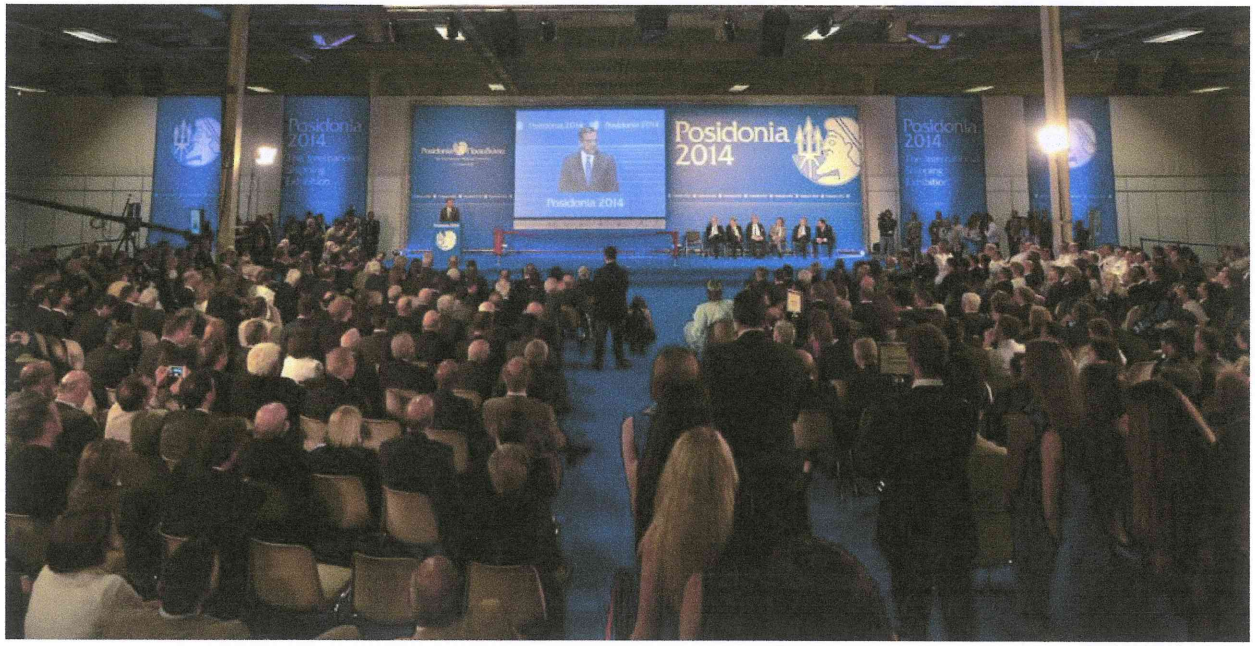
F.LLI RAZETO E CASARETO SPA
FABBRICAZIONE OTTONAMI • HARDWARE MANUFACTURERS

EVENTI

Gli armatori greci ordinano una nuova nave ogni due giorni!

Nel suo intervento a Posidonia 2014 il premier greco Samaras ha confermato che, nonostante la crisi pesante, il Paese crede sempre nel settore, saldo al primo posto nel ranking mondiale dello shipping

Atene – "Gli armatori greci stanno ordinando una nuova nave ogni secondo giorno" ricorda enfaticamente il premier ellenico Antonis Samaras, aprendo l'affollatissima edizione 2014 di Posidonia Maritime World Exhibition.
"Malgrado il Paese non sia ancora fuori dalla gravissima crisi finanziaria, due dei nostri più attivi settori industriali stanno stabilendo nuovi record. Uno è il turismo che quest'anno dovrebbe passare la soglia dei 20 milioni di presenze e l'altro, ovviamente, è lo shipping. L'edizione 2014 di Posidonia ha già superato tutti i record di partecipazione, mentre la flotta commerciale greca e la posizione del Paese nel commercio mondiale si stanno rafforzando di giorno in giorno. La flotta si è ritagliata una quota del 15% nel commercio mondiale e, negli ultimi 10 anni, gli armatori greci hanno fatto costruire, soprattutto nei cantieri dell'Estremo Oriente, più di 2.500 navi. Ciò che ancora più conta, la Grecia sta diventando il Paese più stabile all'interno di una regione instabile nonché l'anello di congiunzione ideale per i traffici dal Medio e dall'Estremo Oriente ai mercati europei attraverso il Canale di Suez" ha proseguito Samaras.
Il primo ministro greco non ha negato che il Paese ha bisogno di investimenti stranieri per migliorare le proprie infrastrutture portuali e le reti di trasporto terrestre, nonché per rinnovare i cantieri navali con l'obiettivo di diventare una solida potenza marittima: "Per raggiungere questo scopo dobbiamo lavorare sodo pianificando con attenzione ogni passo in condizioni di stabilità politica. Di fatto negli scorsi due anni ci stiamo completamente rinnovando e nei prossimi andremo avanti su questa rotta a tutto gas! Pochi mesi fa, durante il semestre greco di presidenza, abbiamo avviato, con la Dichiarazione di Atene, la ridefinizione delle politiche marittime dell'intera Unione Europea!"



Theodore Vokos (Posidonia), il ministro Varviriotsis e il premier Samaras al taglio del nastro

Il greci preferiscono le rinfusiere (e le vestono alla liberiana)

I dati raccolti da *VesselsValue.com* rivelano che, di tutti i contratti compravendita di rinfusiere chiusi quest'anno ad ora, gli armatori greci sono stati la parte acquirente nel 43% dei casi, sulla strada, per superare la quota di 199 acquisti finalizzati nel 2013.
La concentrazione dei Greci sul mercato delle dry bulker è diventata sempre più evidente nel corso degli ultimi due anni, cui ha corrisposto una scarsa attività nei settori delle navi cisterna e delle portacontainer. Per quanto riguarda le prime, la quota ellenica si è aggirata intorno al 19% nei precedenti due anni e mezzo mentre nel 2014 gli armatori greci hanno acquisito 39 navi cisterna di cui solo 12 costruite prima del 2000. Maggiore successo hanno incontrato le portacontainer, con 54 delle 197 unità contrattate nel 2013 finite in mani greche, mentre la quota nazionale per il 2014 è per ora ferma al 19%, in linea con quella raggiunta l'anno scorso.

La cinese Exim Bank concede grande fiducia agli armatori ellenici

Entro le prossime due settimane la Import Export Bank of China (China Exim Bank) dovrebbe formalizzare una linea di credito di 300 milioni di dollari in favore di armatori greci per la costruzione di nuove navi, portando la propria esposizione complessiva nei confronti dell'armamento ellenico a 1,3 miliardi

segue a pag.18

ASSOPORTI
www.assoporti.it

segue da pag.17

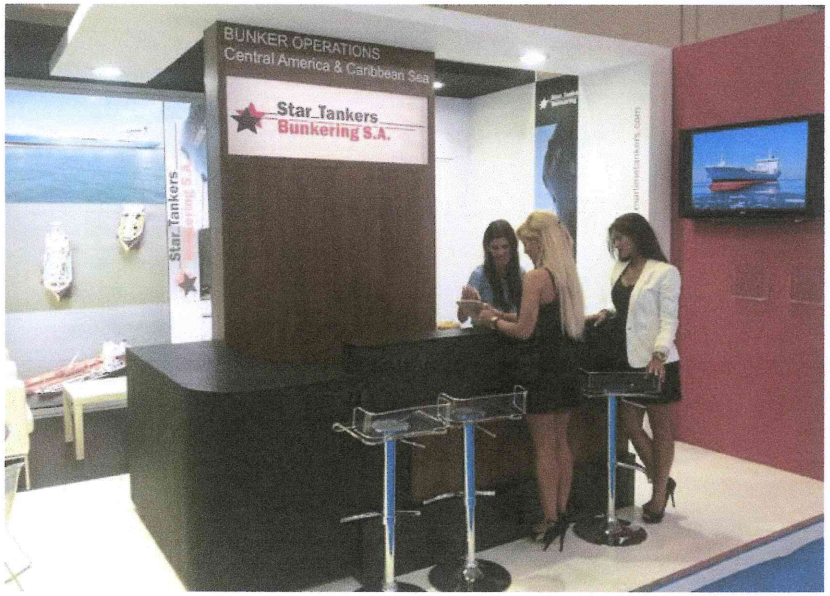
di dollari, stando a quanto riferito dal *Lloyd's List*.
Il nuovo credito seguirebbe quello da 230 milioni concesso a maggio a margine della visita ufficiale del premier Samaras in Cina.
Secondo Marine Money International, nel 2013 Exim Bank si è piazzata all'11° posto tra i finanziatori dello shipping mondiale con un portafoglio di 17 miliardi di dollari. Lo scorso anno la banca ha finalizzato crediti per 3,5 miliardi e nel 2014 dovrebbe raggiungere quota 4 miliardi.
Exim Bank afferma di essere molto selettiva e di concedere finanziamenti a sostegno di solo 100 dei 1.600 cantieri cinesi in attività, quelli tecnologicamente più avanzati e che producono navi ecologiche.
Secondo le analisi di Petrofin Bank Research, nel 2013 l'esposizione totale delle banche nei confronti di armatori greci ammontava a 61,5 miliardi di dollari, con un calo del 6,15% sull'anno precedente. Anche il numero delle banche creditrici è diminuito (da 51 nel 2012 a 46), in particolare per quelle greche: 5 in totale (il minimo storico) con un portafoglio complessivo di 10,5 miliardi di dollari.
Stando ai dati della società di analisi di Ted Petropoulos, ci sono 6 banche dell'Estremo Oriente al momento attive nella concessione di crediti ad armatori greci, con un portafoglio totale di 3,7 miliardi di dollari nel 2013, ossia poco più del 6% dei crediti totali.
Gli armatori greci sono stati inoltre tra i primi operatori a sfruttare la possibilità di trovare finanziamenti sui mercati finanziari e ciò già nel 2002, quando Tsakos Energy Navigation (TEN) si presentò alla Borsa di New York. E dopo il 2005 si innescò una vera e propria corsa alla quotazione, con 30 società di armamento greche che sono entrate in listino da allora. Oggi più della metà delle società di armamento operanti su rotte transoceaniche e quotate negli Stati Uniti sono greche.

Il padiglione della cantieristica nipponica

Lo stand dell'amministrazione marittima di Bahamas

Una 'fiera' presenza alla Fiera

Più di 19.000 rappresentanti dello shipping greco ed internazionale hanno visitato il Metropolitan Expo di Posidonia nel corso dei 5 giorni di apertura. L'esposizione ha occupato 35.000 mq, stabilendo il record di 1.870 espositori provenienti da 93 Paesi diversi e appartenenti a 98 diversi settori di attività, dai fornitori di sistemi per il controllo delle emissioni gassose ai broker, dai produttori di sistemi di sverniciatura per gli scafi agli storici ship chandler, con una presenza record di 250 cantieri di costruzione e riparazione navale provenienti soprattutto dall'Asia (Cina, Corea e Giappone) ma anche dall'Europa dell'Est (Turchia, Croazia, Bulgaria, Romania e gli Stati baltici).
Altrettanto degna di nota la presenza di 34 società di bunkeraggio marittimo (carburanti e lubrificanti) in provenienza da Grecia, Russia, Medio Oriente ed Asia, mentre le prime 20 società di classificazione al mondo erano anch'esse presenti, tra cui ABS, ClassNK, DNV GL (frutto della recente fusione tra le corrispondenti società norvegese e tedesca), Lloyd's Register, BV e, chiaramente, RINA.
A 'tenere banco' circa 80 società specializzate in tecnologie per la sostenibilità ambientale e 45 specialisti nel controllo delle emissioni inquinanti in previsione dell'inasprimento delle direttive internazionali volte a eliminare o ridurre drasticamente l'impatto ambientale delle navi.
Presenti anche 21 padiglioni nazionale in cui gli espositori di maggior spicco sono stati, nell'ordine, la Cina, la Corea e il Giappone. Hong Kong ha fatto ritorno dopo un'assenza di ben 10 anni, imitata dalla Turchia (assente dal 2006), mentre per la Georgia si è trattato di una prima assoluta.



Rail Cargo Logistics
Rail Cargo Group
www.railcargologistics.it

Forza, registratevi presso di noi!

Tutti i registri navali sperano di accaparrarsi una fetta delle 370 navi attese in consegna dagli armatori greci quest'anno e ben 28 società di registrazione hanno partecipato all'edizione 2014 di Posidonia, la Bahamas Maritime Authority (BMA) ha scelto l'evento per annunciare l'apertura del suo primo ufficio in Grecia.
Escludendo ovviamente la bandiera nazionale, è la bandiera liberiana quella che ha finora raccolto il maggior numero di adesioni da parte degli armatori greci (678 unità al momento e 17% del nuovo tonnellaggio registrato a marzo scorso), con una storia iniziata nel lontano 1949. Una predominanza minacciata però dalla forte concorrenza delle altre società di registro, in particolare quella delle Marshall Islands.
Secondo Theo Xenoudakis, Business Operations Officer in Grecia, nel 2013 il registro delle Marshall Islands è stato quello preferito dagli armatori greci, che vi hanno iscritto il 40-45% delle navi da loro acquistate nel corso dell'anno.
Altra storica presenza a Posidonia 2014 è stata quella del Panama Ship Registry, bandiera tra le più antiche e quella con il maggiore tonnellaggio in assoluto al mondo.

Ricambi per mezzi portuali
S.M.H. s.r.l.
FORNITURA DI QUALSIASI RICAMBIO PER MEZZI PORTUALI
CVSFerrari – Belotti – Kalmar – Terberg – Hyster – Caterpillar – Terex Fantuzzi
e tanti altri ancora.
Tel: 3355608491
www.ioriogroup.it

I cantieri giapponesi e coreani spingono sull'ecologico

Oltre 330 cantieri di costruzione e riparazione navale sono accorsi occupando metà dell'area espositiva. I giapponesi, intenti a recuperare una primazia perduta, hanno presentato le loro ultime soluzioni in tema di scafi e sistemi. Nel 2013 i cantieri giapponesi sono riusciti a conquistarsi soltanto il 14,8% degli ordini globali di nuove navi e hanno dovuto accontentarsi del terzo posto dopo Cina (40,8%) e Corea del Sud (33,1%); l'Europa si è ritagliata un misero 4,1%.
Tra le cause del lungo declino nipponico vi è stato lo sfavorevole rapporto tra yen e dollaro, cui il Sol Levante ha tentato di reagire introducendo allettanti pacchetti finanziari (i c.d. JBIC) con bassi tassi di interesse per gli armatori e che, dal 2011, sono utilizzabili anche sotto forma di finanziamento all'export per navi registrate in Paesi sviluppati.
Ora i giapponesi puntano su una rimonta proponendo agli armatori i vantaggi di nuove concezioni di scafo e di nuovi prodotti per il risparmio energetico anche a fronte di normative internazionali più restrittive e di prezzi del carburante in ascesa.
I costruttori coreani non sono da meno dopo che il loro governo ha deciso l'anno scorso di rivedere la normativa ambientale marittima nazionale e l'emanazione di nuove Regole per la prevenzione degli inquinamenti causati da applicarsi nella costruzioni di unità ecologicamente sostenibili.

Lubrificare motori e affari

La forte presenza di fornitori di carburanti e lubrificanti – tra cui nomi di prima grandezza come Chevron Marine Lubricants, Gulf Oil Marine e Lukoil Marine Lubricants – è stata ripagata dall'attenzione dei visitatori sollecitata dall'importanza che sta assumendo il dibattito sulle emissioni di gas serra (GHG) a livello mondiale ed europeo per il mondo dello shipping.
Le emissioni di GHG da parte del trasporto marittimo rappresentano oggi il 3% del totale globale e il 4% di quello europeo, con sensibili previsioni al rialzo se non verranno prese delle contromisure.
La Commissione europea ha proposto una legge che obbligherà gli armatori che scalano i porti europei a monitorare le emissioni di anidride carbonica (CO_2).
La nuova normativa dovrebbe entrare in vigore a partire dal 1° gennaio 2018 e ci si augura che essa preveda un approccio graduale per mettere a norma le navi già esistenti.

Angelo Scorza

Vedi photogallery

Posidonia party e reception: splendori e miserie di 'una faccia, una razza!'

La 'pazza settimana ateniese' dello shipping nel suo *social networking* in formato compact: 10 party in 3 giorni, e il resto… manca!

Atene – *Illo tempore* un ricco caleidoscopio di eventi pomeridiani, serali e notturni, più o meno mirati al business, fa da cornice unica alla parte ufficiale di programmazione della 'pazza settimana ateniese' dello shipping, intesa nella sua accezione geografica più lata: i *venues* variano infatti dai diversi quartieri cittadini, come Pireo, Mikrolimano, Maroussi, Kifissia, Ekali, alle località turistiche dell'articolata costiera dell'Attica, sin quasi al rinomato Capo Sounio: da Vouliagmeni a Voula, da Glyfada a Varkiza.

Senza considerare che l'hub 'teorico' delle giornate, il Metropolitan Expo dove si tengono fiera espositiva e congressi, quasi a fianco dell'aeroporto Elefterios Venizelos, e terzo polo di attrazione dopo la city e la *Athens Riviera*, è a sua volta distante una quarantina di km da Syntagnma, la piazza simbolo istituzionale della capitale greca.

Il party di Shell Trading

I party dedicati al cosiddetto *social networking* – ma in un italiano più aulico e in un Italia più autarchica si potrebbe degnamente tradurre l'espressione anglofila, molto invalsa e che concede parecchi alibi ai professionisti del 'bighellonare', come 'far flanella' (avulsa ovviamente dal suo concetto originale legato alle case di tolleranza – sono davvero innumerevoli e ufficialmente incommensurabili.

Non sempre vi si ha accesso aderendo ad un invito strettamente personale, solo a volte viene chiesto il riscontro all'accueil - con 3mila invitati, pensate le code che si creerebbero all'ingresso… - più spesso vi si arriva grazia a un formidabile tam tam che rimbomba su tutta l'Attica per sette giorni da 'non dimenticare'. Capita così non di rado di incontrarsi e solo apparentemente 'seguirsi' da un party all'altro senza alcuna programmazione specifica ma tutto fa parte di un 'ordine casuale' che è la quintessenza di Posidonia.

A titolo puramente esemplificativo il vostro cronista in tre soli 'notti magiche' ateniesi ha potuto mettere piede in una decina di party, potendone scartare – per ragioni di sovrapposizione temporale e mancanza assoluta di training specifico a superare la fatidica ora della scarpetta di Cenerentola – quasi altrettanti. Eccone una breve cronistoria, con il consueto *who's who* di quei ricevimenti …

Domenica 1° giugno, mentre ancora erano in corso le premiazioni per Posidonia Golf Tournament al Balux di Glyfada, si parte con una doppia performance allo spettacoloso complesso turistico del Westin Astir Palace Resort sul promontorio di Vouliagmeni: **Shell Trading** organizza un cocktail alla grill terrace mentre il prospiciente ristorante giapponese Nobu Matsuhisa all'altro capo del 'golfetto' ospita un più brioso party di **GMS Global Marketing Systems** di Dubai, che a ragione si proclama senza mezzi termini il più grande *cash buyer* del mondo.

A riverire il guru indiano della compravendita di relitti navali Anil Sharma sono anche parecchi broker italiani fra cui Giorgio Denaro di Alpina

segue a pag.20

Raugi e Bagni (Genoa Sea Bokers) coi colleghi di Eurochart

BOLLA QUAGLIA & ASSOCIATI
CONSULENZA TRIBUTARIA SOCIETARIA
TAX & LEGAL ADVISOR
Genova: P.zza G. Alessi 2/7 – 16128 – Tel. 010.5705003
Milano: Via Lentasio 7 – 20122 – Tel. 02.45495994
Savona: Via Paleocapa 25/6 – 17100 – Tel. 019.820099
www.studiocts.com
GGi

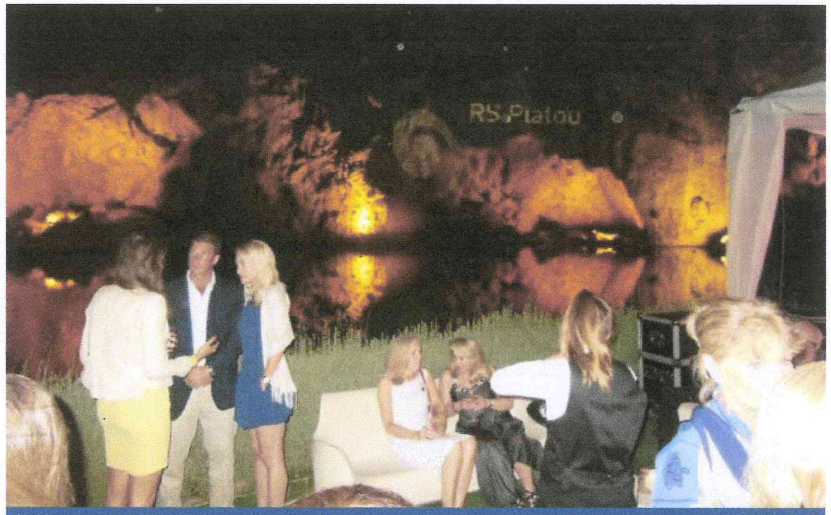
segue da pag.19

Istanbul, Giorgio Bagni ed Enrico Raugi della 'sempreviva' Genoa Sea Brokers, Aldo e Vincenzo Frulio di Unitramp Napoli, un'altra coppia di padre e discendente, Gigi e Marta Gallo di Calmar e Dario Pagliani di Shipping 360 Ltd di Londra.

Gran finale di soirè nella magnifica corniche della laghetto 'stile Flinstone' di Vouliagmeni per l'elegante party di **RS Platou**.

Intanto si apprende di una cena seduti placee al ristorante Ithaki, riservata agli stretti collaboratori della società di George Livanos, che è gestita principalmente dal figlio Stavros (**Sun Enterprises**): ospiti tra gli altri il CEO del cantiere Imabari, Mauro Iguera e Andrea Risso di Cambiaso Risso, Giampiero Priano e Nicola Garese di CR Marine, qualche selezionato broker greco, il responsabile new building di Mitsubishi Corporation, avvocati e trader da Ginevra, insomma un super parterre,

Anil Sharma (GMS) tra i Frulio



Il party di RS Platou party

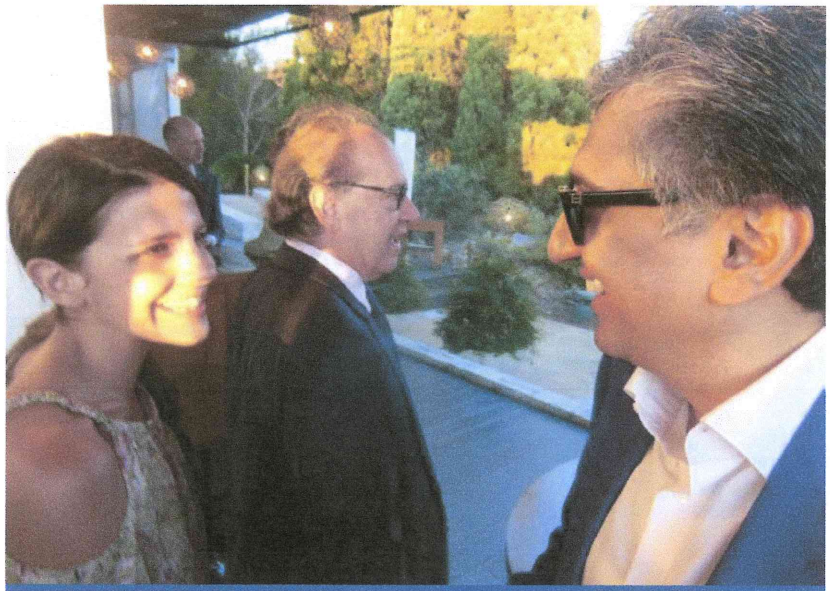
Al lunedì, saltate a piè pari le *open house reception* di **Skuld, Steamship Mutual** e **PL Ferrari** (come di consueto, il broker italiano, leader mondiale dei P&I Clubs, apre le porte della sua bellissima sede sopra lo Yacht Club del Pireo a Mikrolimano per tutta la settimana ad amici, clienti e fornitori), si converge in massa per il solenne momento istituzionale della cerimonia di apertura di Posidonia 2014 al Metropolitan Expo. Neanche il tempo di considerare l'invito per la opening ceremony dell'Hong Kong Pavillion…

Poi tutti in direzione dei party costieri, a scapito di quello di **DNV GL** ad Ekali a Nord di Atene.

Si va da **Clarkson**, ancora al Westin Astir Palace Resort, ma questa volta all'immensa spianata a filo di mare che accoglie la *pool area*, a malapena capace di contenere la folla da stadio che brancola quasi nel buio; un brulicare di anime impressione, visto dall'alto della terrazza. Per fortuna solo la metà circa dei 6mila convitati ha aderito all'invito del broker britannico, fermandosi sino all'inequivocabile segnale del 'rompete le righe' dettato dai fuochi d'artificio.

Fra le mani strette per ore all'ingresso – chissà che infiammazione del tunnel carpale al termine… - da Andy Case & C. anche quelle di tanti italiani: gli

segue a pag.21



Marta e Gigi Gallo salutano il gran capo di GMS

Oltre tremila presenze al party di Clarkson

Soluzioni
software
per lo shipping
omnia informatica
www.omniainformatica.it

Andi Case con Peppino Bottiglieri

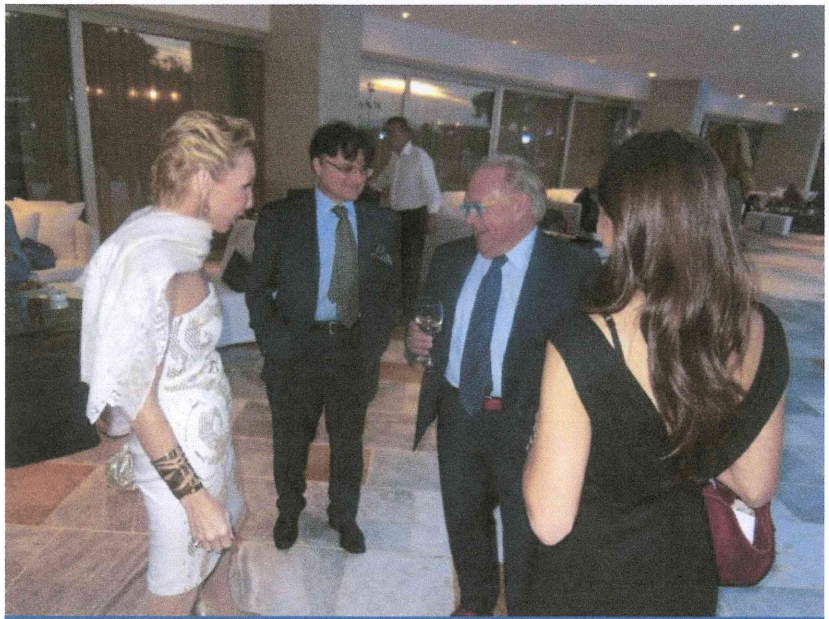
segue da pag.20

armatori Paolo Cagnoni (Mediterranea di Navigazione), Peppino Bottiglieri e sua figlia Mariella (GBSC), Vincenzo Romeo (Nova Marine Carriers), Fabrizio Vettosi (VSL), Bruno Maiorano (Tomasos), gli avvocati Enrico Vergani e Chiara Falasco (Studio Vergani Garbarino), il progettista italo-greco Cosmas Cosmidis (Cosnav), Alessandra Burke (Burkmar), Matteo Oliveri (Ifchor), Peppe Massa (ICAP), Vittorio De Gaspari (PL Ferrari).

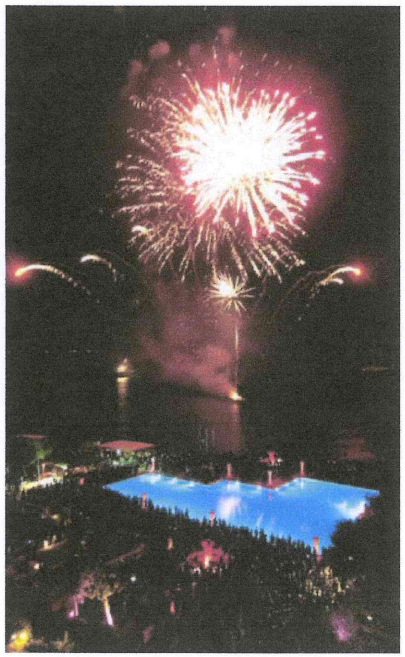
Mercoledì 3 giugno si deve dire, con rammarico, "No, grazie!" a **Stephenson Harwood, SSY Simpson Spence Young, West of England,** per fare dapprima un rapido 'saluto di cortesia' al party aziendale-sportivo (con tanto di incontri di tennis e calcio) organizzati dall'armatore italo-greco Costantinos

segue a pag.22

Evangelos Marinakis, armatore del momento



Burke, Cosmidis, Vergani, Falasco al party Clarkson



Costantinos Tomasos intrattiene un ospite

Cagnoli, Borriello, Benvenuti e Frulio

segue da pag.21

Tomasos; quasi un raduno di famiglia, con tanti volti tricolori che però lavorano all'estero fra cui Sebastiano Cagnoli (Shipping 360), Emanuele Borriello (Scorpio), Niccolò Benvenuti (Frachtcontor), Giuseppe Rosano (Alibra) e Vincenzo Frulio.

Quindi il vostro sedicente 'Dante dello shipping', scortato dallo zelante 'Virgilio del Pireo' – al secolo Mauro Renaldi **di V.Ships Greece Ltd** - segue il flusso verso le leggiadre socie membri di **Wista Hellas** al Vive Mar di Voula, guidate dalla neo presidente Angie Hartmann – cui ha presenziato anche l'avvocato italiano Alessandra Petillo (Studio Toriello) - per poi rimanere in

segue a pag.23

Il Board di Wista Hellas

Mauro Renaldi tra due collaboratrici di V.Ships Greece

Christos Megalou (Eurobank) saluta i suoi ospiti

segue da pag.22

zona. Ci perdonerà il Capt.Micunco per essere stati costretti a ignorare il party – allo Yacht Club del Pireo - di **Status Maritime Corp.**, emergente shipmanager greco che intende fare breccia presso la clientela italiana, per optare verso quello che ci è parso senza ombra di dubbio l'evento più chic di questa intensa 3-giorni.

Ancora una volta al Westin Arion di Vouliagmenti, **Eurobank** – banca greca numero uno come finanziamenti all'industria marittima nazionale, più ancora dell'altrettanto rinomata Alpha Bank – ha saputo far convergere il fior fiore dello shipping ellenico: da Andreas e George Tsavliris (Tsavliris Salvage) ad Adamatis Polemis (con la sua New Shipping appena divisosi dal fratello più noto Spiros, che mantiene il marchio Polembros), da Pericles Panagopulous (Attica Enterprises) a Harry Vafias (Stealthgas) ad Antonis Manadiakis (Minoan Lines).

E poi tanti altri meno noti al grande pubblico italiano, tranne Enzo Morfini (Medcare), connazionale che da venti anni ha trapiantato la propria attività in Grecia.

Nel finale, invece di una capatina alla Mansion Pool di Glyfada, dove eravamo attesi da **YSP Young Ship Professionals e BIMCO**, non abbiamo saputo resistere all'autentico 'richiamo delle sirene' ordito da Evangelos Marinakis (**Capital Product Partners**), quantomeno per conoscere da vicino l'armatore del momento in tutta l'Ellade, il quale ha voluto indire alla discoteca che va per la maggiore, l'Island Club di Varkiza, un raduno di fan a celebrare il suo fresco successo elettorale alle amministrative. Il barbuto armatore, appena vinte le elezioni come sindaco-ombra del Pireo – in realtà è consigliere, ma ha messo come testa di legno a primo cittadino un suo manager aziendale; uno schema alla Putin per intenderci… – pare molto attento a godersi il suo momento di grande gloria politica, dopo quella sportiva. Smanioso di emergere non solo con la sua compagnia armatoriale quotata in Borsa negli USA, il corpulento Marinakis, dal look non impeccabile ma dal cervello raffinato, è infatti in perenne competizione con tutti e ovunque. In campo calcistico, quale presidente dell'Olympiacos - la squadra proprio del Pireo - se la gioca vis a vis con il collega di Aegean Bunkers, Dimitris Melissianidis, a sua volta patron dell'AEK, terza squadra di calcio di Atene (noto per il vezzo di avere in ufficio un acquario con due pescicani veri; una versione più cruenta di quella delle pellicole fantozziane, coi dipendenti renitenti puniti a nuotare al posto dei pesci). Mentre la prima squadra capitolina, il Panathinaikos - la Juventus della Grecia, per intendersi – è stato per 21 anni, sino al 2000, proprietà di un altro grande armatore, George Vardioyannis.

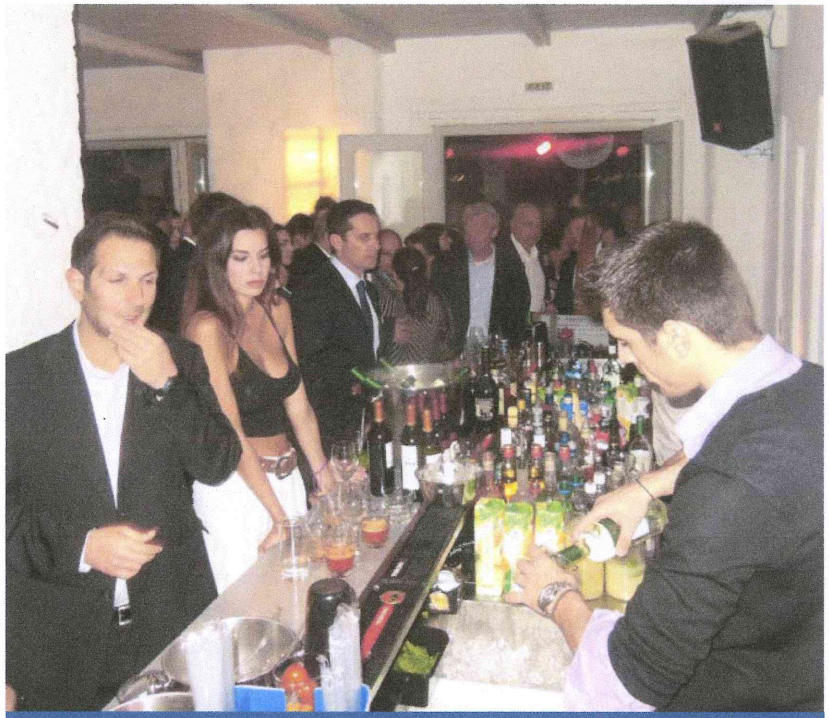
Molto più fumo che arrosto, peraltro, quest'ultimo appetitoso party che – flagellato anche da un freddo insolitamente autunnale e una strana pioggia sabbiosa – il maltempo davvero birichino ha trasformato in una autentica bolgia (questa sì autenticamente dantesca!) senza capo né coda, con la gente accalcata a spintonare ed errare senza apparente meta, come anime in pena.

Insomma, roba da fare invidia ad un baraccone da discoteca di una nostrana Rimini di ferragosto…

E di Marinakis, chiuso nel privè coi suoi fidati pretoriani, si è vista solo una fugace apparizione!

Angelo Scorza

Adam Polemis e Andreas Tsavliris



Capital Products Partners ha festeggiato in discoteca l'elezione di Marinakis al Pireo

Vedi photogallery