

Atene rivendica ancora la sua storica *leader-shipping*

L'industria marittima internazionale, radunata a Posidonia attorno al nucleo solido dell'armamento greco - trascinatore del business nel mondo col maggior *orderbook* - è viva e vegeta e crede ancora nella riscossa. La Grecia è a pezzi ma lo shipping ellenico tiene alta la testa e prepara nuovi sviluppi, Governo permettendo

dal nostro inviato

Atene - "Welcome to the home of shipping!" annuncia uno dei primi manifesti che si incontrano all'ingresso dell'enorme moderno complesso fieristico del Metropolitan Expo, a due passi dal moderno aeroporto Eleftherios Venizelos di Atene, nella periferia ad est della capitale della decadente Grecia.

Se il paese dei filosofi e del classicismo è unanimemente riconosciuto come la culla della cultura occidentale, Posidonia - giunta ormai, ma senza accusare alcuna stanchezza, alla 23° edizione, formalmente aperta con il classico taglio del nastro da parte del Premier Panagiotis Pikrammenos - è senza dubbio (e soprattutto intende restarlo) la 'casa' dello shipping moderno. Malgrado la pesantissima crisi che ha tagliato le gambe ad un'intera nazione - troppo civetta negli anni passati - ormai in ginocchio, il cui salvataggio economico in extremis sembra davvero una missione impossibile per i governatori dell'Europa Unita (ma fino a che punto?), il messaggio che arriva dalle arcate di questa autentica fiera-ombelico dello shipping mondiale, a cadenza biennale (mossa azzecata), è chiaro e forte: l'armamento è e rimane uno dei pilastri socio-economici di questo paese malridotto, attraverso gli investimenti che la vastissima colonia (in buona parte espatriata a Londra, New York, Monaco o Ginevra, in attesa forse di trovare nuovi lidi di approdo ancor più convenienti) di imprenditori marittimi ellenici sono ancora disposti a fare.

Lo auspicano i circa duemila partecipanti a questa gigantesca kermesse che è di tutto un po'; una grandiosa *melting pot*



Il premier greco Panagiotis Pikrammenos ha inaugurato Posidonia 2012

che mette a confronto le due principali controparti del business.

Da un lato gli armatori, dall'altro la cantieristica 'superstite' - dunque principalmente quella orientale, con qualche rigurgito d'orgoglio del Vecchio Continente e dell'Europa orientale - ed in mezzo, a fare il tifo affinché questo confronto che non vuole avere il sapore del 'duello' si concluda senza spargimenti di sangue ma con tante belle strette di mano tra gli attori dei due 'eserciti', quella vastissima popolazione di imprese e professionisti ancillari, i broker di compravendita e noleggio, in primis, ma anche quelli assicurativi, i legali, gli studi navali e tutto quell'articolato microcosmo che ruota intorno al fenomeno nave nella sua interezza.

Ed in questo senso, i segnali che emergono

da Posidonia 2012, nell'anno più nero per la storia recente del paese che ha dato i natali ad Aristotele, Socrate e Platone, ma anche ad Aristotelis Onassis e Stavros Niarchos (e ai loro molteplici epigoni odierni), come detto, sembrano incoraggianti.

O perlomeno così si tende a fare credere nei proclami ufficiali e nei commenti raccolti a latere dei congressi e tra i corridoi degli stand che affollano l'esposizione, sperando che non sia tutto una clamorosa bugia a se stessi, una patetica messinscena per giustificare la ridda di gustosi e innumerevoli party serali e notturni che, lungo la costa che va dal Pireo a Vouliagmeni, costituisce per molti il piatto più succulento di questa intensa, quasi interminabile settimana, iniziata venerdì 1° giugno con la parte ludica sportiva - dapprima la vela, con 50 imbarcazioni, poi

il golf, quindi il calcetto, con 24 squadre a cinque - conclusa venerdì scorso con gli ultimi seminari e le conferenze tecniche, satolla di business e di momenti di divertimento di pari passo.

Il grande circo marittimo si è presentato a questo afoso appuntamento con armi convinte ed a tratti persino convincenti. L'intenzione - ampiamente dichiarata - è quella di proiettare, attraverso lo shipping, un'immagine di paese che ancora può giocare le proprie carte, esibire la propria carta d'identità di colonna portante dell'economia domestica, mandare al mondo un messaggio incoraggiante costellato di tante storie di successo, come dimostra anche una partecipazione in crescita: oltre duemila i 'visitatori unici' conteggiati, provenienti da 87 paesi, a stabilire un record assoluto.

Tra gli italiani che abbiamo incrociato,

avvistati (già sul nostro stesso aereo) i giovani virgulti di banchero costa e Ugo Salerno - fortunato anche nel 'sorteggio' del posto a bordo, come si addice a quelli che contano veramente...- pronto a scattare verso il seminario del RINA Hellas; e più tardi uno dei titolari di un'altra broker house genovese che va per la maggiore, Max Iguera di Cambiaso Riso - rappresentante di vari cantieri nel Far East, Turchia e Romania - più pochi altri professionisti o imprenditori di piccolo cabotaggio, a denunciare una inattesa latitanza tricolore.

Nell'area congressi uno dei fulcri e dei più ricercati rimane come sempre Roberto Giorgi (V.Ships), sceso ad Atene già nel weekend iniziale per partecipare alla intensa tavola rotonda (ma perché le chiameranno sempre così, visto che non si vede mai l'ombra di un desco, tantomeno di forma circolare?) della domenica sullo stato dell'industria organizzata dal Lloyd's List. Si sa che per i britannici il giorno di festa consacrato (vedasi Premier League) è il sabato; ma anche questo, di iniziare i congressi alla domenica richiamando l'attenzione di molti partecipanti, è un lusso che solo un evento come Posidonia si può permettere.

Angelo Scorza



L'armamento ellenico: "La crisi non è qui, porteremo la Grecia fuori dalle secche"

Sono una miriade gli armatori greci. Una categoria – fatta quasi esclusivamente di ateniesi, a certi livelli - davvero pletorica, perché non discende solo da un antico lignaggio acquisito nel settore; a queste latitudini non è insolita la storia del classico capitano che comincia a comprarsi la nave, che comanda fino a mettere in piedi una propria flotta e così diventare armatore.

Oggi la forza collettiva della *shipowning class* ellenica – la cui barca è scossa dai violenti marosi del *credit crunch*, della stagnazione dei noli, dell'*oversupply* - sta in alcuni numeri. Lo scorso anno gli armatori hanno investito

8,5 miliardi di dollari in nuove costruzioni e nel primo trimestre del 2012 hanno speso oltre 1 miliardo in 21 contratti di newbuildings (13 bulkers, 6 tankers e 2 gasiere), coprendo il 7,4% del mercato mondiale, tenendo a distanza l'armamento cinese (5,3%).

E anche nel mercato *second-hand* gli imprenditori ellenici si sono ben difesi, con 32 acquisti effettuati, per 612 milioni di dollari impegnati, pari al 14,4% del mercato mondiale (così confermando una certa nomea di acquirenti di navi 'collaudate'), con la Cina al palo al 7,2%. Sono concetti ribaditi anche nei discorsi ufficiali che hanno fatto seguito

all'apertura ufficiale di Posidonia 2012 - evento patrocinato dal Ministero greco per lo Sviluppo, Competitività e Navigazione, il Comune di Pireo, la Hellenic Chamber of Shipping, l'Unione degli Armatori Greci (UGS), il Comitato Greco per la Shipping Cooperation, l'Associazione degli Armatori Shortsea Ellenici e l'Associazione delle Imprese Greche per il Trasporto di Passeggeri - dopo il taglio del nastro effettuato dal primo ministro greco, Panagiotis Pikrammenos, il quale ha detto al selezionato pubblico che la partecipazione di così tanti espositori è un voto di fiducia nella comunità marittima greca e nelle prospettive dell'economia



Da sinistra a destra: Michael Chandris, Vice Presidente UGS Union of Greek Shipowners, Theodore Veniamis, Presidente UGS; Matheos Los, Tesoriere UGS; Ioannis Lyras, Chairman Posidonia Coordinating Committee

domestica.

“Il settore del trasporto marittimo prospera grazie alle sue solide basi stabilite da iniziative private imprenditoriali e sul corretto funzionamento dei principi della libera economia di mercato, avendo dimostrato capacità di ripresa e competitività per decenni. Lo Stato deve sostenere e rispettare il notevole potenziale del settore, che ha assistito la Grecia al vertice del settore marittimo mondiale” ha sottolineato il premier, invitando gli armatori greci a sostenere il loro paese in questi tempi difficili. “Avete fatto tanto in passato; oggi più che mai la Grecia ha bisogno di nuovi investimenti, opportunità di lavoro e liquidità”.

La realtà dei fatti potrebbe tuttavia portare ad un brusco risveglio, come paventano numerose cassandre. Singapore si dice possa emergere come prossima nuova 'casa' per gli armatori ellenici, se gli sviluppi politici - a partire dal prossimo consulto elettorale - nei prossimi mesi saranno sfavorevoli, anche se, nel

deprecato caso di un governo avverso allo shipping, rimane più probabile che Londra possa vedere rimpolparsi con nuovi esuli la sua già cospicua comunità greca di armatori espatriati. Altre mete interessanti di delocalizzazione plausibile sembrano essere Vancouver in Canada e l'emirato di Dubai. Scelte comunque difficili e dolorose, cui gli armatori ellenici potrebbero essere costretti se dovessero subire un forte aumento della pressione fiscale, con il gravame delle temute misure tese a cancellare le storiche esenzioni fiscali esistenti, nel caso che la sinistra radicale della coalizione Syriza vencesse le elezioni in programma il 17 giugno.

Le parole di Pikrammenos sono poi echeggiate in quelle del Ministro per lo sviluppo, la competitività ed i trasporti Yannis Stournaras, il quale stima che la Grecia potrebbe ottenere 26 miliardi di euro qualora gli armatori greci espatriati riorientassero la loro attività in patria. Un passo propedeutico verso questa auspicata

OMLOG

supply chain
solutions for the
fashion industry

e benefica soluzione sarebbe senza dubbio quello di ripristinare un ministero autonomo della marina mercantile, eventualità che il ministro dipinge come realistica.

La parola è poi girata agli operatori; una nutrita delegazione dell'Unione degli Armatori Greci (UGS) guidati dal Presidente Theodore Veniamis, ha fatto visita a Posidonia, considerata come un momento di forte aggregazione nazionale. "Il mercato rimarrà basso ancora per qualche tempo, anche se vedo motivi di speranza all'orizzonte.

La ripresa del mercato non avverrà comunque oltre il 2014" si è sbilanciato George Economou, armatore con interessi in un portafoglio diversificato con varie compagnie di navigazione (Cardiff Marine, Dry Ships, Danaos) e titolare di una flotta quotata in borsa che contempla navi da carico secco, navi cisterna, da perforazione e LNG (queste ultime sono descritte come le due aree più



promettenti).

"Lo shipping è l'attività trainante l'economia nazionale. In parallelo va Posidonia, evento che è cresciuto sempre più forte fin dalla sua nascita più di 40 anni fa, che ha contribuito a dare allo shipping un'immagine molto positiva, di cui il mondo greco si fa vanto in tutto il mondo" ha affermato l'ex-presidente di UGS Ioannis Lyras, che è anche Presidente del Comitato di Coordinamento di Posidonia. "Lo shipping greco resta il numero uno in Europa ed è la più sana industria del paese, perché si basa su imprese private, con le loro virtù intrinseche di flessibilità e tenacia. Da noi non ci sono compagnie di navigazione così grandi fino al punto di fallire. Lo shipping non fa parte dei problemi della Grecia,

ma ne costituisce invece una possibile soluzione" ha concluso Lyras.

Il co-fondatore, insieme al fratello Stathis, di G Bros George Gourdomichalis, intervistato dalle emittenti locali, ha sostenuto che i rovesci economici possono durare ancora fino a due anni, aggiungendo che investire in navi piccole è meglio nel settore delle rinfuse solide. Un anno fa il giovane armatore aveva efficacemente sintetizzato lo stato problematico del mercato con una simpatica frase ad effetto, dicendo che "le navi costruite sono troppe, i banchieri pronti a dare denaro sono troppo pochi e mia moglie sta spendendo tutto il mio denaro!"

Ora a quanto pare i primi due fattori sono peggiorati ancora di più. "Ci sono già troppe navi, con altre newbuildings in arrivo, mentre i banchieri che danno credito stanno diventando sempre di meno. Ma almeno mia moglie ha attenuato il suo dirompente shopping" ha chiosato Gourdomichalis. "Le handysizes e le handymaxes possono dare un giusto ritorno ed essere meno volatili. Forse con esse non si possono fare tanti soldi quando i mercati vanno bene, ma probabilmente si perdono meno soldi nei mercati devastati come gli attuali".



George Gourdomichalis



Un finanziamento difficile

L'aumento dei default registrati pesa come un macigno sugli accordi di finanziamento esistenti tra gli armatori e gli istituti di credito, e alla fine porterà ad un periodo di cessazione di nuovi prestiti, secondo Jean Richards, CEO della Second Wind Shipping Limited, il quale ha aggiunto che, mentre la finanza è ancora disponibile presso le banche tradizionali, banche cinesi, mercati obbligazionari ed azionari, i finanziari tendono a specializzarsi in specifici tipi di attività prefigurando richieste piuttosto esigenti, come quella di avere un ritorno su altre attività: le banche cinesi sui progetti delle nuove costruzioni e sui cantieri locali, ma con margini piuttosto

elevati, il mercato obbligazionario si concentra sui giocatori grandi e noti con un costo cedola elevata, mentre il mercato mobiliare esige quote di capitale all'emissione di nuove azioni per proteggere una posizione troppo esposta. Quest'anno sono in scadenza una serie di ristrutturazioni che erano state concordate nel corso degli ultimi tre anni. Ma il capitale in essere è superiore rispetto ai valori delle navi, i ricavi merci non sono sufficienti a coprire il costo del debito e le riserve di cassa degli armatori sono basse o vanno rapidamente scomparendo; così, con un numero crescente di default, non vi sarà più alcun prestito.



La visita alla fiera degli armatori della UGS Union of Greek Shipowners

Le crociere della speranza

Nell'ambito di un forum sulle crociere, il Ministro della Competitività, Sviluppo e Navigazione Ioannis Stournaras, i capi degli organismi delle crociere internazionali, alti funzionari delle autorità portuali della Grecia e rappresentanti di un ampio spettro di attori dell'industria crocieristica, sono concordi nell'affermare che il protezionismo dello Stato è un ostacolo che scoraggia la potenziale crescita del turismo nel paese. Un quadro normativo troppo rigoroso ed antiquato, la mancanza di infrastrutture moderne e adeguate, problemi con le allocazioni ormeggio, le tariffe elevate e non strutturate e gli oneri derivanti dalla mancanza di una politica comune

sulle crociere, sono in alto nella lista dei problemi dell'industria nazionale greca delle crociere. Manfredi Lefebvre D'Ovidio, presidente dell'ECC Cruise Council, ha detto che la Grecia occupa il terzo posto in Europa dietro l'Italia e la Spagna con il 17% del mercato totale. Il paese attira 4,3 milioni di passeggeri su navi da crociera che ogni anno spendono 430 milioni di Euro nei porti di destinazione greci. Quasi l'85% della spesa beneficia esclusivamente il porto del Pireo, ma in uno scenario più liberista sono ipotizzabili circa 50 porti greci con il potenziale per attirare navi da crociera e di trarre vantaggi significativi per le imprese locali.

In risposta a queste sfide, George Anomeritis, Presidente della Greek Ports Association, ha detto che il paese è giunto a metà del piano quinquennale di investimenti, pari a 420 milioni di euro destinato a rinnovare le infrastrutture esistenti.

“Finora la Grecia ha visto solo compiere alcuni progressi recenti nella forma della revoca parziale del cabotaggio e delle buone intenzioni manifestate dal governo e, logicamente, dagli organismi e dalle associazioni che sono attivamente coinvolti nel settore delle crociere. Tuttavia c'è ancora una lunga strada da percorrere...” conclude Anomeritis.

Chi c'era in Fiera

È legittima la soddisfazione degli organizzatori per una fiera che si dimostra di sicuro successo, malgrado sia alla sua terza diversa location, avendo iniziato dapprima nelle classiche sale marmoree della stazione marittima al Pireo, per svoltare quindi a metà strada nei pressi del vecchio ed abbandonato aeroporto cittadino ed infine in questa nuova posizione, molto funzionale ed ariosa, ma decisamente fuori mano (quasi un'oretta dal centro città, con qualunque mezzo di trasporto, traffico permettendo), ed ecco perché chi in questi giorni lavora sul serio, se proprio vuole fare una scappata a Posidonia, si limita ad una toccata e fuga di un giorno soltanto (e preferibilmente

nel pomeriggio, una volta smaltiti i fumi delle lunghe notti 'ricreative'). Si sono applicati invece molto i circa 400 espositori che hanno affollato la nuova area del Metropolitan Expo, con una nutrita componente dall'estero, in grado di soverchiare – numeri alla mano – quella indigena, pure molto presente. Spiccavano i diversi padiglioni nazionali, tra cui certamente quelli delle conclamate tigri asiatiche della cantieristica (settore più esposto): le tradizionali Giappone e Corea, che hanno le delegazioni più nutrite, e la sempre più emergente Cina (con il padiglione più imponente, ingrandito del 30% rispetto all'edizione 2010, ed un numero mai visto di bocche



Islands, alle nuove proposte – da alcuni tacciati di ispirare le nuove *Flag of Convenience* – come Belize, British Virgin Islands, Cayman Islands, Kiribati (ma dove sarà mai questo staterello?) passando per quelli in fase espansiva come Corea, Russia, India, Malta e Polonia.

Molto sparuta, invece, la rappresentanza tricolore nei quattro padiglioni; operatori italiani con il contagocce. Il costruttore Antonio Palumbo è stato in pratica l'unico ad avere il coraggio di osare, con uno stand proprio, che rappresentava le buone cose che l'azienda partenopea sta facendo, non solo nel settore degli yachts, ma anche nei due cantieri satellite di Malta e Messina.

Due parlate bianco-rosso-verdi con vistosa cantilena genovese sono quelle che provengono dagli stand di multinazionali fra loro concorrenti e, non a caso, messe



segue a pag.6

di fuoco). Ma erano presenti con stand nazionali anche paesi occidentali quali la Norvegia e l'Olanda, la Germania e la Danimarca, oltre a Singapore. Senza padiglione nazionale, ma comunque in vasta rappresentanza, i cantieri turchi, polacchi e russi, mentre tra i piccoli si sono notati anche Romania, Bulgaria, Montenegro, Estonia e - come *new entry* forse assoluta - la Thailandia.

Ricca e variegata la pattuglia di fornitori di equipment che hanno puntato sui ritrovati tecnologici che servono alle navi

per ottemperare alle incombenze dettate dai nuovi provvedimenti legislativi dettati in sede IMO e dalle questioni d'attualità: il *ballast water treatment* in primis, ma anche le emissioni sulfuree e - mai viste prima! - i servizi di guardie armate private a bordo.

In abbondanza anche i registri navali, da quelli affermati (tutti presenti all'appello) come ABS, Lloyd's Register, Det Norse Veritas, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas, RINA, Nippon Kyokai, Liberia, Panama, Hellenic Register e IRI-Marshall



anche vicine in fiera. E se Giorgio Barabino (Shell Marine Products) si mostra pienamente soddisfatto del lancio dell'AlexiaS4 – marchio che si vuole imporre tanto da farne anche uno sponsor della parte congressuale – a sua volta Alessandro Mantero comincia a mettere il naso fuori con la rinnovata Gulf Oil Marine, pur'essa impegnata nel settore 'scorrevole' (perdonate la banalità) dei lubrificanti di motori marini.

Presenze comunque isolate in una davvero *Little Italy* - nel senso più letterale del termine – che è stranamente mancata. Un segnale che forse stiamo peggio della Grecia, parlando di shipping?



Let's go party

Pare che non esista una 'nomenclatura' ufficiale dei *social events* che animano le calde serate ateniesi (ma sarebbe più preciso dire lungo mezza costa sud dell'Attica, dal Pireo a Vouliagmeni) della settimana clou dello shipping mondiale. Ma vige un tacito accordo di collaborazione tra tutti coloro che sono nella capitale greca durante questi giorni per diffondere informazioni mirate e scambiarsi reciproci inviti secondo l'antica ma sempre funzionante regola del 'tam tam'.

Un censimento ufficioso enumera almeno una ventina di party, il che equivale a dire che gli astanti possono scegliere in una media di 4-5 diversi eventi per ogni sera; i più audaci e refrattari al logorio dei piccoli vizi mondani infilano un filotto senza soluzione di continuità tra l'ora dell'aperitivo e le prime luci dell'alba, passando dall'uno all'altro, a volte anche rincorrendosi personalmente.

Vi sono aziende che scelgono la forma di medio profilo dell'*Open Day* (addirittura esteso a tutta la settimana) durante il quale le porte dell'ufficio sono aperte ai visitatori senza soluzione di continuità. Altre invece alzano decisamente l'asticella su party molto raffinati ed esclusivi.

Fra quelli che abbiamo avuto occasione di visitare, citiamo – in ordine strettamente cronologico – la festiciola (con diversi motivi per celebrare) della Status Maritime, la società di *crew manning* che si è appena trasferita nel nuovo elegante ufficio di Ellenikos, presso il quale il titolare Panos Zalachoris ha potuto orgogliosamente mostrare il trofeo appena conquistato, la prestigiosa

coppa assegnata a chi vince la Posidonia Cup (giunta alla sesta edizione). "Lo scorso anno eravamo arrivati secondi, ma in questa edizione la vittoria non ci è sfuggita!" afferma il Crew Manager Giovanni Micunco, un girovago per motivi di lavoro "nativo di Bari città", tiene a precisare.

Nello splendido anfiteatro naturale di Mikrolimano, il 'Piccolo Porto'



Giovanni Micunco (Status Maritime)
alza la Posidonia Cup

retrostante il Pireo dove è sito anche lo Yacht Club ateniese, gli ospiti della P.L. Ferrari hanno potuto godere della magnifica terrazza in tek adiacente gli uffici a vetrata unica (un posto dove lavorare non deve mettere molta malinconia...)

L'Anfitrione Vittorio De Gaspari, che regge l'ufficio greco da alcuni anni avendo eletto Atene a sua scelta di vita anche privata, e gli altri dirigenti rappresentanti l'indiscusso leader internazionale dei broker di P&I Club, tra cui Giulio Rubesa (numero uno a

segue a pag.7

OMLOG

supply chain
solutions for the
fashion industry

Montecarlo) e Stephen Hawke (Londra), per tre giorni consecutivi, secondo la formula dell'Open House, si sono volentieri prestati ad offrire un drink al tramonto a clienti ed amici, fieri nel mostrare loro la bella coppa per il secondo posto ottenuto dalla propria barca a vela nella regata del venerdì.

Decisamente sopra le righe, in tema di fascino ed unicità, il party organizzato dalla Safe Ship Capital Partners, il fondo di investimenti dedicato alla shipping

anni, assemblate con logica da catena industriale dell'automotive, realizzando grandi pezzi in stabilimenti diversi, così da ridurre il tempo complessivo ad una decina di giorni!) dall'industria pesante americana per supportare la logistica dell'esercito alleate durante l'ultimo conflitto mondiale. Navi cosiddette a perdere, perché quasi rassegnate ad andare distrutte, affondate dal nemico nei mari di guerra europei.

Il padrone di casa, l'armatore Spyros M.



Vittorio De Gaspari e Giulio Rubesa (PL Ferrari) brindano al secondo posto nelle regate di Posidonia 2012



Centinaia di ospiti a bordo della SS Hellas Liberty

diretto da Anna Polemis, epigona di una delle più note famiglie armatoriali della Grecia, che ha diversi brand aziendali sotto il proprio ampio ombrello, tra cui: Polembros, Remi Maritime, Aquasition Corp (ora data in odore di quotazione al Nasdaq di New York).

Il jet set ateniese dello shipping, accompagnato da mogli, fidanzate ufficiali e – per chi se lo può permettere – anche non..., si è radunato a bordo dell'SS Hellas Liberty, davvero l'ultimo dei Mohicani in tema di navi Liberty, le famose unità da trasporto di truppe e mezzi militari costruite in serie (erano circa 500 esemplari prodotti in pochi

Polemis, ha illustrato brevemente questa straordinaria storia a bordo di una delle sole due navi rimaste in vita a circa 70 anni dalla costruzione – l'altra si trova in Alabama – adibita a museo galleggiante; nell'occasione l'esposizione era curata da Brigitte Polemis, consorte di Leonidas Polemis, figlio del *past president* dell'ISC International Chamber of Shipping. Delle duecento navi superstiti alle operazioni belliche, circa la metà vennero assegnate nel dopoguerra dal Governo Americano alla Grecia, aiutandone la ricostruzione della flotta, praticamente annientata. Una storia molto simile a quella italiana, perché anche il nostro Paese ricominciò

la propria storia armatoriale nel secondo dopoguerra grazie alla generosità statunitense nell'elargire un congruo numero di navi Liberty di tipo T1 e T2.

Tra i numerosi 'pezzi grossi' del moderno shipping ellenico presenti a bordo della ex-Arthur M. Noddell si sono visti calibri pesanti quali Nicos Pappadakis, Chairman di Intercargo, e George Tsavlis, uno dei tre fratelli dell'omonima impresa di salvataggio, accompagnato dall'inseparabile avvenente compagna Zoe; nonché, sul fronte delle broker house, Pavlos Moundreas, rampollo della nota società leader di settore George Moundreas.



Nikos Pappadakis (Intercargo) e George Tsavlis

Partying by the pool

Anche in Grecia – paese per cultura atavica decisamente maschilista, ma che non disprezza affatto il lato muliebre della vita, e quindi per converso molto galantuomo quando si tratta di valorizzare l'altro sesso nel suo ruolo naturale ...- le donne sono una colonna portante dello shipping.

Una riprova inequivocabile si è avuta al *party by the pool* di Wista Hellas, sezione locale dell'associazione mondiale delle donne dello shipping e del trading che nella patria di Minerva e delle altre dee si fa forza di un roster di circa 150 socie, risultando così forse la colonia più folta del mondo. Quasi tutte queste, tuttavia insieme a quasi altrettanti esponenti del sesso erroneamente ritenuto essere quello che porta i pantaloni – con piena applicazione della sempre vincente logica del companatico che rende più gustoso il panino – si sono radunate al Margi Hotel

per un avvincente e succulento (ogni riferimento è rivolto alla fase culinaria) evento sociale.

Ad accogliere gli invitati (fra cui anche una delegazione del RINA) tutto il nuovo Board di Wista Hellas, eletto lo scorso mese di Aprile, capitanato dalla neo-presidente Rea Metropoulou, avvocato marittimista in carriera dallo sgargiante abito giallo.

Uno dei momenti sociali da sempre più attesi è quello che si svolge a Paleo Faliro in uno dei locali *Posh* del litorale il Ble Azure (che forse andrebbe più opportunamente ribattezzato Green, visto che si tratta di uno scenografico istmo privo con adeguato corredo arboreo, una meravigliosa terrazza pianeggiante che si protende sul mare (ed ecco forse allora la colorazione privilegiata) dove quasi un migliaio di invitati si sono radunati attorno ai rappresentanti di IRI Marshall



Bill Gallagher e Theo Xenokoudis di IRI-Marshall Islands Register

Islands.

Toccante il momento in cui Theofilos Xenakoudis, figlio del fondatore della succursale greca, ha ricordato - insieme a Bill Gallagher - la recente scomparsa del capostipite Capt. Costantinos Xenakoudis, che una decina di anni fa ebbe la brillante intuizione di aprire un ufficio europeo per espandere (come effettivamente è stato) il business dell'amministrazione marittima del piccolo stato d'oltreoceano. "È questa la prima edizione di Posidonia che mio fratello ed io viviamo senza la presenza rassicurante di nostro papà. A lui ed alla memoria di quanto ha fatto vogliamo dedicare un *Award* annuale" ha annunciato alla folla il giovane manager di quella che – a dispetto dei numeri esaltanti di navi registrate, in continua crescita - più che una delegazione amministrativa locale sembra infatti ancora una ditta di famiglia, o quantomeno fortemente ispirata a questi principi.

In chiusura, una nota di cronaca personale che intendiamo riportare – con la bontà del

lettore – è quella che riguarda l'articolista, piacevolmente sorpreso nell'incontrare e subito identificare (secondo la collaudata formula del "facile riconoscerti, non sei cambiato per nulla in tutti questi anni!"), a distanza di oltre quindici anni, la docente accademica greca con la quale

aveva condiviso un'esperienza di *Visiting Researcher* alla Carnival University of Wales nell'anno di grazia 1996: chissà se Helen Thanopoulou ha mai sentito parlare di 'Carramba! Che sorpresa'...

A.S.



Il nuovo Board di Wista Hellas col neo-presidente Rea Metropoulous sulla destra

