

## Il mare greco sempre azzurro: la crisi non abita più qua...

Nei diversi congressi di Posidonia 2016 – dal Tradewinds Forum al Capital Link passando per Blue Shipping Summit – gli armatori ellenici mostrano baldanza e fiducia nei propri mezzi e risorse future

### Dal nostro inviato

**Atene** - Anche se Posidonia, in quasi mezzo secolo di vita, è principalmente sinonimo di 'esposizione' (gli stand in fiera) e 'ristorazione' (i party aziendali) da qualche anno ha preso decisamente piede la parte congressuale.

Cronologicamente si è cominciato con il Blue Shipping Summit 2016 – edizione 'posidoniana' del classico format Mare Forum ampiamente sperimentato – all'Hilton Hotel, che ha visto l'organizzatore Iannis Koustolas mettere in campo i 'gio-

catori' preferiti del suo collaudato team di speakers, alcuni dei quali buoni per tutte le occasioni, tra cui: George Tsavlis, Tsavlis Salvage Group - INTERMEPA; Christine Berg, Head of Unit Maritime Safety DG MOVE, European Commission; Nicky Pappadakis Intercargo - Malta International Shipowners Association- A.G. Pappadakis & Co; Chris Wiernicki, IACS; Nicholas Brown, Lloyd's Register; Karen Kokabi, Blueship; George Gratsos, HELMEPA; George Xiradakis, XRTC Business Consultants Ltd.-Propeller Club Port Piraeus; Katharina Stanzel, INTERTANKO;

Apostolos Poulouvassilis, Eletson Corporation; Philip Embiricos, BIMCO; Phrixos Papachristidis, Hellespont; Fabrizio Vetosi, Venice Shipping and Logistics SpA; Marcello Pica, Marine Partners; Andrea Cogliolo, Stefano Bertilone e Spyridon Zolotas, RINA; Janos Koenig, Eurofin International Ltd; John Su, Erasmus Shipinvest B.V.; Francesco Fuselli, Banchemo Costa & Co. SpA; Yannis Triphyllis, Hellenic Chamber of Shipping; Helena Athoussaki, PwC, Manos Sofronis Director, SSL Insurance Brokers.

Il 5° Analyst & Investor Day, di Capital Link Shipping Forum, svolto presso l'Astir Palace di Vouliagameni, in collaborazione con il New York Stock Exchange e il Nasdaq, ha riunito i dirigenti delle compagnie di navigazione, investitori, analisti, finanziari a discutere gli sviluppi e le prospettive dei principali settori di mercato, affrontando temi di importanza critica per il trasporto marittimo, come l'accesso al credito e la disponibilità di capitale.

A questo evento altamente esclusivo il panel era davvero pesante: armatori affermati dai nomi altisonanti come Nikos Tsakos (TEN), George Economou (Dryships), George Prokopiou (Dynacom), Thanassis Martinos (Eastern Maritime), Evangelos Marinakis (Capital Products), John Coustas (Danaos), mettendo insieme le rispettive copiose flotte coprono circa il 25% del tonnellaggio di proprietà greca e, facendo una rapida proiezione, addirittura il 4-5% della flotta mondiale (il tutto radunato attorno ad un solo tavolo...)

Non ha tradito le attese neppure il Tradewinds Shipowners Forum, che ha visto schierata tutta la crème dell'armamento



Kitack e Mitropoulos

greco e non. Anche in questo caso, dunque, un panel davvero 'reale', messo insieme grazie anche agli sforzi ingenti di sponsor quali Pictet Bank, ABS, VesselsValue, Capital Product Partners, Wirana Shipping Co., Baltic Exchange, Winterthur Gas & Diesel, American Club, Marshall Islands Registry, Dubai Maritime City Authority, Cass Technava Shipbroking.

Il format di questo terzo appuntamento organizzato dalla testata senza dubbio più sferzante, volutamente provocatoria e dunque temuta dello shipping mondiale

*segue a pag.6*



La prima sessione: banche vs. broker



Più performance meno consumi. Il service giusto per le tue turbosoffianti

Power and productivity  
for a better world™

**ABB**

segue da pag.5

– guidata dall'editor in chief Julian Bray, che nella circostanza ha pubblicamente congedato, per raggiunti limiti di età, la corrispondente da Atene Gillian Whittaker – prevede un vivace confronto tra i top players dello shipping chiamati in presa diretta a discutere alcuni dei problemi più dibattuti del giorno, tra cui le tendenze da tenere d'occhio in tema di: mercati di oggi e domani; quando e dove investire; acquisizioni e come capitalizzare il cambiamento della domanda globale delle materie prime; il bilanciamento del portafoglio; cambiamenti strutturali e consolidamento dell'industria; posizionamento della flotta per il futuro.

Nella sessione di apertura sono intervenuti: il broker Richard Fulford-Smith, Affinity Shipping; Guy Campbell, Baltic Exchange; Christopher Wiernicki, IACS; Klaus Stoltenberg, Deutsche Bank; Henriette Brent-Petersen, DVB Bank e Ioannis Martinos, armatore 'figlio d'arte' e rampollo di una delle dinastie più famose dello



Rogers

shipping greco, fondatore della recente realtà indipendente Signal Maritime. Al termine della sessione, che ha visto le banche internazionali dello shipping confrontarsi aspramente coi brokers, molto pungente l'intervento dalla platea dell'Avv. Francesco Saverio Lauro.

Il legale napoletano, commentando il leitmotiv della crisi perdurante, ha severamente puntato il dito contro la scellerata condotta dei broker di compravendita e di costruzione: "Non si è mai sentito un mediatore che abbia detto ad un suo cliente: non fare questo investimento! E dunque proprio loro, che col miraggio della commissione dell'1% hanno maldestramente maneggiato e speso il denaro altrui, sono i veri responsabili del precipizio in cui è crollato l'armamento mondiale".

Decisamente allettante il consesso dei 'magnifici 7': Patrick Rodgers, Euronav; Evangelos Marinakis, Capital Maritime & Trading Corp.; Angeliki Frangou, Navios; Athanasios Martinos, Eastern Mediterranean Maritime; Nikos Tsakos, TEN; Bob Burke, Ridgebury Tankers; Philippe Louis-Dreyfus, Louis Dreyfus Armateurs – BIMCO.

Il saluto introduttivo è spettato al novo segretario generale dell'IMO - scortato da uno dei suoi più illustri predecessori, l'am-

miraglio greco Eftimios Mitropoulos - che ha aperto la sessione dei 'big'.

Il coreano Lim Kitack ha ricordato il notevole impatto che le cose dette a questo genere di forum hanno sull'equilibrio mondiale dei traffici, rimarcando anche il ruolo delicato - e che per questo va correttamente alimentato, mediante comunicazione trasparente e continuativa da parte degli operatori dell'industria - della stampa specializzata, molto influente nello shipping.

Il moderatore del forum, Frank Dunne, Watson, Farley & Williams, non ha esitato a 'scaraventarsi' sul succulento panel a sua disposizione, con una immediata domanda a bruciapelo: "È ora di comprare o di aspettare?"

Anche se a onore del vero l'occhio esperto del collega ha presto smascherato l'ar-

cano: le domande erano state ampiamente anticipate ai panelist, tanto che qualcuno - segnatamente Marinakis - non si è creato alcun imbarazzo nel leggere pedissequamente risposte già battute per iscritto; mentre altri, al cambio di domanda, si affannavano goffamente a sfogliare la pagina giusta da consultare per offrire la propria replica.

Considerato che ai circa 300 partecipanti del costoso forum questa pietanza viene servita al ragguardevole prezzo di 600 euro, come 'minestra precotta e riscaldata' non c'è male...

Fortunatamente a evitare di rendere piatto e monotono, come avrebbe rischiato di essere, il dibattito hanno fatto valere il loro carisma, per uscire fuori dai binari del preconfezionato i caratteri istrionici e brillanti di Tsakos - l'ilarità spontanea del



Louis-Dreyfus e Tsakos

'sosia raffinato' dell'attore spagnolo Javier Bardem aggiunge sempre un quid di valore - e quella dell'americano controcorrente quasi per partito preso Rogers, manager e non armatore titolare che forse proprio per questo sa spesso uscire come voce fuori dal coro.

Tornando al quesito d'esordio, le risposte variegiate hanno fatto intendere che quantomeno i convegnisti non si erano accordati in precedenza, fornendo osservazioni anche contrastanti.

Per il corpulento Marinakis, noto per non badare a spese neanche quando deve allietare le feste per i suoi ospiti all'Island Club ingaggiando musicisti e cantanti di calibro mondiale o calciatori da scarpa d'oro per il suo amato club di calcio, "comprare ora nel bulk è molto attraente!"

Cauti l'approccio del francese Louis Dreyfus, il quale "preferisce aspettare e tenere il denaro in cassaforte", Paddy Rogers suggerisce invece di "Non comprare niente eccetto le proprie quote azionarie", mentre per la Frangou "oggi ci sono buone opportunità da valutare".

Per Tsakos "nel dry e container si dovrebbe comprare; ma il mercato è libero, l'importante è non ordinare nuove costruzioni"



Marinakis



Tsakos (TEN) e Martinos (Eastern Maritime)

segue a pag.7

segue da pag.6

afferma il patron di TEN, esortando i colleghi: “Comprate le navi ferme!”

L'executive manager Burke pensa che Ridgebury “comprerà le navi, ma fra un po'” mentre infine il sottile e pragmatico Martinos ricorda come “il dry e il tanker, cavalli di battaglia dei greci, sono al punto più basso di mercato; io ho comprato poco prima, dunque aspettando avrei ancora risparmiato, perciò agli investitori direi di aspettare ancora un certo numero di anni”. Ancora più articolato e sfumato il gruppo di risposte al secondo quesito rivolto a tutti gli speakers: “qual è lo stato del mercato di capitali?”

Forte e secca la risposta di Louis Dreyfus, armatore che ha ricordato i suoi trascorsi da banchiere: “Non andrei mai in Borsa, certo non ora, nè l'ho fatto in passato o la farei nel futuro. Lo shipping ha bisogno di autofinanziarsi con proprie risorse. La quotazione è un impedimento alla crescita sul mercato”.

Rogers invece è in totale disaccordo col collega francese. “I soldi non hanno memoria e hanno una vista a lungo termine. La gente che ha investito con noi è stata soddisfatta perchè ha ottenuto un ritorno dalle azioni in cui ha investito, e hanno ottenuto i soldi indietro. Sarei stato d'accordo con Louis Dreyfus cinque anni fa quando le banche tedesche finanziavano il 100% delle navi. Ma il passato non è una guida automatica del futuro; se le banche non hanno soldi o non vogliono darli, da qualche altra parte dobbiamo trovarli”.

Per Frangou “lo shipping è come altre industrie; ci sono i cicli in cui andare in Borsa e altri in cui è meglio non avventurarsi sul listino”; mentre Tsakos, con uno strano paragone, porta lo shipping come sul ring di un incontro di boxe a lungo termine: “Faccio l'armatore da 23 anni, e in questo periodo abbiamo avuto 20 anni positivi, come delle vittorie per KO, e soli 3 di sconfitte al tappeto, dunque il bilancio del boxeur alla fine è confortante”.

Altri argomenti ‘gettati in pasto’ dal sagace



L'intervento dell'Avv. Lauro

moderatore sono stati il consolidamento dell'industria, la tendenza alle demolizioni e - more solito - la presenza, spesso inquietante dei fondi di investimento: “il private equity non ha rimpiazzato i finanziamenti degli armatori; alla resa dei conti sono fattori negativi o positivi?”

La risposta quasi comune è che c'è sempre un motivo per cui gli armatori greci ordinano quando il mercato è basso, e non è perché gli ellenici sono maghi capaci di leggere la sfera di cristallo o hanno fiducia cieca nel mercato futuro; più probabilmente, hanno liquidità da mettere sul mercato e sono audaci più degli altri.

Sul fronte dell'imperante, e spesso ingombrante, regolamentazione imposta dalle istituzioni al settore marittimo, la veduta generale, bene espressa da Frangou, è che “l'eccesso di legiferazione non dovrebbe tarpare le ali agli imprenditori; ok per le regole sulla sicurezza, certo da rispettare, ma non a quelle sui partecipanti e su come questi devono comportarsi. Sono stata allevata negli USA quindi sono capitalista e liberista di mercato” conclude agguerrita l'armatrice di Navios.

Angelo Scorza

## La polemica 'britannica' tra Rodgers (Euronav) e Rosano (Alibra)

A margine del TradeWinds Shipowners Forum, Splash intercetta una feroce diatriba tra il manager irlandese della compagnia di navigazione e il broker italo-inglese

Al Tradewinds Shipowners Forum il ruolo del mediatore marittimo è stato contestato a gran voce dal CEO di Euronav Paddy Rodgers, accusando la categoria dei broker dei crolli sui nolo determinati dalla loro impazienza di aggiudicarsi la commissione.

“Il business petrolifero si gioca essenzialmente sul posto e ogni volta che c'è un carico, si imbastisce un'asta al ribasso in cui vince chi offre il prezzo più basso; e così l'intermediario che porta la nave più economica vince l'asta e ottiene la commissione, e lo può fare grazie ad una

sorta di ignoranza del mercato, in cui lui ha informazioni che gli armatori non possono ottenere” ha affermato il manager irlandese, spiegando le ragioni per cui la sua società ha messo in piedi il TI Pool nel 1999: “per essere sul mercato ogni giorno; se abbiamo abbastanza informazioni, siamo in grado di equilibrare il mercato ed evitare l'asimmetria delle informazioni”.

La grave affermazione ha letteralmente costernato Giuseppe Rosano, fondatore e direttore del broker londinese Alibra Shipping, con 26 anni di esperienza perso-

nale alle spalle, che ha detto al periodico online *Splash*: “Non è corretto dire che scopo di tutti i broker è quello di fissare a numeri bassi in modo da poter concludere l'affare. Noi stessi abbiamo più volte consigliato armatori clienti a non fare certe imprese, perché abbiamo ritenuto che non era il momento giusto a quei prezzi”.

Interpellato da *Ship2Shore* sulla delicata questione, Rosano ha anche preso atto dei nuovi sistemi informativi in uso, tuttavia sentenziando che “l'innovazione non potrà mai escludere dai giochi il nostro mestiere; nessun computer potrà mai essere in grado di riuscire in ciò che gli armatori e noleggiatori possono ottenere col parlare ai broker, che non possono essere sostituiti da macchine. I mediatori sono in grado di assistere in quello che può essere un sofisticato processo decisionale, ricco di sfumature a volte anche politiche; ciò che sarebbe impossibile per un algoritmo matematico. La nave più economica non può essere la nave giusta per una serie di motivi; ma in effetti si vedono i noleggiatori a volte fissare navi più costose perché danno l'impressione di una maggiore flessibilità e solidità. In ogni caso fare affari nello shipping non è solo una questione di fredde cifre, dobbiamo uscire da questa logica e continuare a intrattenere rapporti fondati sulla fiducia” ha concluso il broker italo-inglese.

A.S.



Angeliki Frangou (Navios) e Giuseppe Rosano (Alibra)

 S2S PHOTO GALLERY

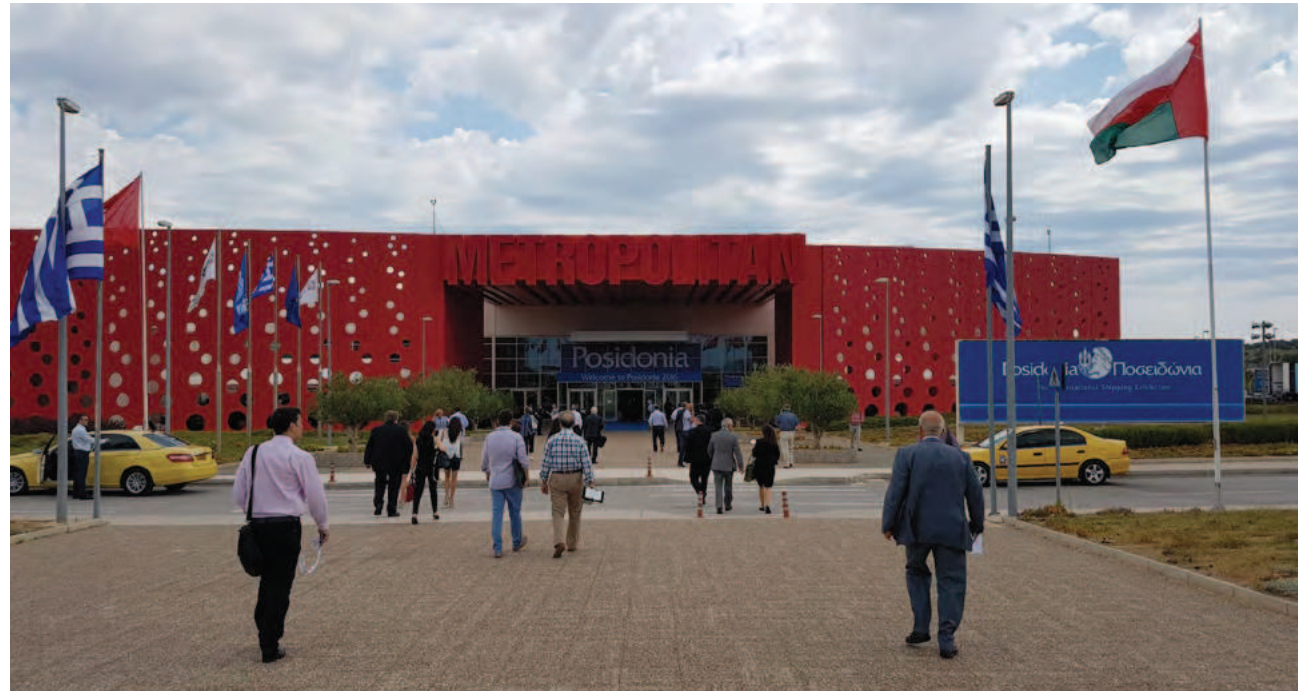
# L'Italia non s'è desta per Posidonia mentre avanza il 'nuovo mondo' marittimo

Deludente *no show* di cantieri e fornitori italiani alla biennale di Atene, la fiera più importante dello shipping mondiale, dove invece si affacciano competitors tradizionali ed emergenti

## Dal nostro inviato

**Atene** – I conti ufficiali si faranno alla fine. Ma gli organizzatori di Posidonia 2016 sono già da tempo fiduciosi di potere superare ogni precedente record in fatto di presenze, partendo dal primato già stabilito in termini di dimensioni della mostra, che nella 25° edizione è superiore a 40.000 mq. Il dato ultimo parla di 19.421 partecipanti alla fiera di cui 4.434 stranieri, 1.823 espositori di cui 1.521 stranieri e 21 padiglioni-paese (ma mancava quello italiano) in rappresentanza di 96 paesi. Il fatto saliente – per noi italiani - è quello di una quasi assoluta assenza di espositori tricolori alla più grande Posidonia nei 46 anni di storia della manifestazione. Gli

unici stand notati sono quello istituzionale del RINA e quello privato del Cantiere Palumbo, che già mostrava in effigie l'ultima acquisizione, i cantieri di Tenerife (Spagna), mentre la spezzina Spectec di fatto appartiene a capitali esteri e può essere considerata una multinazionale. C'è da chiedersi il motivo di questo *no show* palese; perché, quando tutto il mondo converge ad Atene per sedurre, con la propria offerta di servizi e prodotti, la flotta di gran lunga più importante del pianeta – la bandiera greca conta 4.585 navi, pari al 20% della flotta mondiale e al 50% di quella europea in termini di capacità - i fornitori italiani snobbano l'evento? Non ci hanno pensato su due volte i competitor tradizionali, a partire da quelli



La cerimonia di apertura con Tsipras e Lim Kitack

dell'Asia. La Cina ha comperato più spazi espositivi di tutti, seguita da Corea e Giappone.

Accanto a questi colossi della cantieristica (in totale c'erano circa 200 cantieri) – i quali tuttavia, specie coreani e cinesi, si stanno leccando dolorose ferite di questi tempi...d'altronde l'offerta complessiva di cantieri in una decina di anni si è ridotta al 30%: da 650 stabilimenti nel 2007 a 200 odierni – i soliti rivali più diretti per noi, specie nel campo delle riparazioni navali: tanta Turchia (ben 10 cantieri), Portogallo, Bulgaria, Romania, Ucraina, Germania, Olanda e Spagna.

Interessante peraltro l'offerta dei nuovi paesi che promettono di essere 'paradisi' dello shipping, con regimi amministrativi e fiscali speciali: oltre ai soliti Malta, Panama, Cipro, Singapore, Hong Kong, si sono affacciati prepotentemente alla ribalta inediti attori che intendono recitare un ruolo non da comparse. Tra questi, il Lussemburgo e Dubai, ma anche singole amministrazioni cittadine quali Shanghai in Cina e la sorprendente Vancouver in Canada.

Intrigante il proliferare dei registri di bandiera: dopo i *big three* Panama, Marshall Islands e Liberia e la leader europea Malta,

c'erano minuscoli stati dalle Isole Cayman alle Isole Vergini, da Bermuda allo sperduto Palau passando attraverso la Georgia. Dal punto di vista merceologico, la novità più rilevante è la grande diffusione dell'IT, con ben 80 stand di aziende e ditte specializzate nella comunicazione e informazione globale, anche questo un segnale dei tempi che cambiano: meno vistosa del passato la presenza dei servizi di sicurezza a bordo e a terra o dei fornitori di impianti tecnici e di motorizzazione; ma il comparto del BWT ballast water treatment ha regi-



segue da pag.8

strato la presenza di ben 60 stand. Il sipario sull'evento si è ufficialmente alzato con la cerimonia della sera del 6 giugno, quando – seguito con marcatura a uomo da un codazzo di fotografi - si è scomodato addirittura il Primo Ministro per inaugurare la fiera degli 'ex-cattivi' nemici del popolo.

Tsipras infatti sembra aver fatto una doppia marcia indietro rispetto ai baldanzosi pro-

grammi dei primi mesi di governo, quando per arringare le folle dei suoi elettori dichiarava che “gliela avrebbe fatta vedere lui a quei ricchi e viziati degli armatori, che pagano poche tasse e fanno la bella vita...” Rivolgendosi al pubblico dei VIP ammessi alla cerimonia – tra cui il nostro Fabrizio Vettosi, di VSL - il primo ministro greco ha detto che l'industria marittima contribuisce al 7% del PIL e fornisce notevoli

opportunità di lavoro diretto e indiretto (circa 200.000 posti attualmente), e che la forza competitiva della flotta greca ha aiutato il Paese a mantenere un assetto stabile in una fase di grandi cambiamenti e sviluppi dell'economia globale, sottolineando come la posizione geopolitica della Grecia e dei suoi maggiori porti sia strategica per garantire la prospettiva di stabilire il paese come porta d'ingresso commerciale in Europa per molti prodotti e servizi; un atout cui deve essere strumentale la produzione di investimenti per il miglioramento delle infrastrutture esistenti.

Accanto al numero uno della politica ellenica – fatto davvero raro che al Metropolitan Expo venga un premier; di solito era compito del ministro della marina mercantile – c'era anche il più importante rappresentante delle istituzioni marittime mondiali, ovvero il Segretario Generale dell'IMO, il coreano Lim Kitack, a guidare il plotone di maggiorenti e VIP; funzionari dell'Unione Europea, membri del governo greco, ministri marittimi stranieri, membri del consiglio dell'Unione degli armatori greci, presidenti di organizzazioni internazionali.

Mentre in chiusura di evento, giusto venerdì 10, è scesa ad Atene il Commissario della DG Trasporti dell'UE, la funzionaria slovena Violeta Bulc. Naturalmente tra gli argomenti all'ordine del giorno sull'asse ellenico-comunitario la discussa questione se la Grecia sia o meno *compliant* ai rigidi requisiti fissati da Bruxelles in tema di tonnage tax, che l'UE addita come fattispecie di palese infrazione ai dettami sulla non sostenibilità di sovvenzioni di Stato; un'accusa che Atene respedisce seccamente al mittente, dichiarando che il proprio sistema fiscale non costituisce trattamento preferenziale per le imprese marittime di ogni specie (non solo le compagnie di navigazione) e dunque non viola per nulla le regole comunitarie sulla concorrenza leale.

Anzi, il Presidente dell'Associazione degli

segue a pag.10





segue da pag.9

Armatori Greci (UGS), Theodore Veniamis, non ha perso l'occasione per esortare il governo ad aiutare a mantenere competitivo lo stato della flotta greca, che attualmente, ha un'età media di 11,2 anni.

Nonostante una forte concorrenza internazionale, il settore del trasporto marittimo *deep sea* greco mantiene la posizione più elevata in tutto il mondo, continuando ad espandere l'attuale portafoglio ordini di

nuove costruzioni con altre 350 newbuilding, come ha ricordato George Pateras, Presidente della Camera Ellenica di Shipping.

Angelo Scorza



## EVENTI

# Lo shipping greco balla agilmente sulle impronte di Zorba

L'edizione 2016 di Posidonia conferma che gli armatori di Atene sanno tenere bene il mare mosso della recessione mondiale cavalcando l'onda lunga della ripresa che verrà, divisi tra *social networking* e impegni ufficiali

### Dal nostro inviato

**Atene** – Qualcuno dei più navigati frequentatori di Posidonia sostiene che la cerimonia di apertura ufficiale, che si tiene tradizionalmente al lunedì pomeriggio e che viene onorata dalla presenza del Governo di Atene – oltre che dalla rappresentanza degli armatori ellenici e dagli organizzatori di questo evento ecumenico dello shipping mondiale – in realtà vada presa come la cerimonia di suggello della kermesse.

Di fatto molti degli eventi più importanti, non solo a livello congressuale ma anche conviviale e sociale, si tengono a cavallo del weekend che precede il cartellone ufficiale, quest'anno andato in scena tra il lunedì 6 e il venerdì 10, la data di chiusura (senza considerare alcune appendici ulteriori, quali la grande festa sull'isola di Mykonos che un broker come Alibra Shipping ha organizzato per celebrare il primo decennale di attività).

D'altronde è ben noto come la parte del networking sia una componente essenziale per tutti i partecipanti, e non solo quale tratto tipico della natura 'godereccia' della classe imprenditoriale (e segnatamente armatoriale) ellenica; ma anche perché proprio sui lussuosi megayachts ormeggiati nel Golfo Saronico, negli scenografici resort turistici dove si consumano cocktail illimitati (Astir Palace, Balux, Island, Ble, Vouliagmeni Lake ecc.), nei grandi hotel a 5 stelle della metropoli (Intercontinental, Hilton, Grande Bretagne ecc.) e nei due esclusivi circoli marini del Pireo (Yacht



Il party di Clarkson's Platou all'Astir Palace

Club e Marine Club) si imbastiscono e spesso concludono le migliori trattative commerciali durante Posidonia.

Così è nel sempre più ampio momento sportivo, tanto cospicuo da avere preso il nome ufficiale di Posidonia Games. Si comincia con la tradizionale regata di Posidonia Sail Cup, passando per il trofeo di Golf nel green di Glyfada (sponsorizzato da Thenamaris e Costamare) e per l'inedita mini-maratonina (appena 5 km tra le vorticose stradine del Pireo per consentire di coprire la breve distanza a ben 800 corridori, molti dei quali improvvisati), finendo

al consueto e ambito torneo di calcio a 5 che vede allineate ben 28 squadre divise in 7 gironi; appendici sportive non ufficiali sono numerosi incontri di tennis organizzati dalle singole aziende.

Addirittura certi congressi e party scattano già a metà maggio, veri e propri antipasti 'freddi' della grande abbuffata della prima decade di giugno, quando alcune decine di migliaia di operatori da tutti gli angoli del mondo convergono sul grande polo ateniese dello shipping, diviso tra alcune

segue a pag.11



Paolo Cagnoni col figlio e il broker Calamari (Eiger)

*segue da pag.10*

location tipiche presso le quali hanno sede le società e associazioni greche, ma anche dove sono allocati i fascinosi locali diurni e notturni teatro dei party più fantastici e partecipati in assoluto.

A differenza di altri analoghi eventi dello shipping internazionale, non esiste un epicentro di Posidonia, ma tanti piccoli poli di attrazione: dal Metropolitan Expo vicino al grande scalo

aeroporto Eleftherios Venizelos – nell'area semidesertica in pieno centro dell'arida Attica - che esibisce parecchie centinaia di stand (in numero record quest'anno), alla Apollo Coast (la riviera ateniese) costituita dai centri turistico-balneari allineati sulla riva da Glyfada a Varkiza passando per Voula e Vouliagmeni; dalla zona posh dell'Atene residenziale, i due comuni indipendenti di Maroussi e Kifissia, a nord del centro nevralgico di Syntagma Square, allo sbocco a mare della capitale greca, la fiera municipalità indipendente del Pireo, con i due presidi di Akti Miaouli (il lungo viale dello shipping con le sedi storiche



Alcuni membri di WISTA Hellas



Il party del Consolato di Panama

delle compagnie di navigazione che circonda le banchine del porto passeggeri) e di Mikrolimano, il porticciolo turistico dove si gusta il pesce migliore, è tutto un brulicare di momenti di socializzazione. Per il Pre-Posidonia, così è stato ad opera di BV che ha tenuto il 19th Regional Hellenic and Black Sea Committee Meeting al Grand Resort Lagonissi il 13 maggio, bisando il 27 maggio con reception all'Ecali Club, imitata pochi giorni dopo dal North's al Museo dell'Acropoli e dal NKK Nippon KaijiKyokai all'Athenaeum Intercontinental Hotel.

A inizio giugno è toccato a Daniolos Law Firm, American Club & Hellenic Hull, ABS, Deloitte, J.P. Morgan, Sterling Shipping Services invitare i propri ospiti, mentre già in fase di 'tabellone ufficiale' è stata la volta di Odin Marine, AXIA, Intertanko, West of England, Gibson Shipbroking, Arrow, Exxon, National Bank of Greece, Allied Shipbrokers, Intermodal Shipbroker, Maersk Broker, Stephenson Harwood, Franman, Steamship, Navios,

Skuld, Yassa, Lion Shipbrokers, JLI, Marlink, PL Ferrari (con ripetuti open house quotidiani), UK Club, Swedish Club, Norsafe, Sarni Veolia, Super Eco Tankers Management, Pyxis, Charles Taylor, American P&I e Young Ship Professionals (con 300 scalpitanti nuove leve elleniche radunate press il Mansion Pool club).

Nell'edizione 2016 la sarabanda degli eventi ateniesi ha testimoniato alcuni momenti clou, con accesso riservatissimo ai soli possessori del codice a barre (e si sono viste scene anche ilari, con decoder che non riconoscevano ospiti di riguardo ovvero illustri shipping manager respinti alla porta perché privi del necessario accredito preventivo).

Il Lloyd's Register party tenutosi al favoloso Astir Palace di Vouliagmeni – senza dubbio la location più amata da tutti i 'Posidoniani' - ha visto alcune migliaia di adesioni.

Più o meno stessa cifra, ufficialmente

*segue a pag.12*



L'armatore greco Dragnis col Console d'Italia Renaldi

santenne.

A proposito dei Bottiglieri, era presente tutta la dinastia degli armatori torresi: dal patriarca Peppino con l'inseparabile consorte Ghetty, alla primogenita, accompagnata dal broker inglese nonché marito Joe Green, alla più piccola Manuela con lo sposo Giorgio e i due pargoletti; all'appello mancava solo la figlia 'mediana' Alessandra, tuttavia degnamente rappresentata dal consorte Raffaele Borriello, shipbroker di stanza a Lugano con la sua recente iniziativa denominata 14 Knots.

Altri armatori italiani se ne sono visti pochi, anche perché questa pare essere una razza quasi in via di estinzione: Paolo Cagnoni della Mediterranea di Navigazione con il

figliolo, il napoletano (ma ormai grecizzato da oltre 20 anni) Costantino Tomaso di SETM Super Eco Tankers Management, l'altro partenopeo emigrato all'estero (segnatamente in Canton Ticino) Vincenzo Romeo, figlio d'arte di Nova Marine Carriers e ormai uso a partecipare a questo genere di eventi, dopo il Mare Forum romano.

Per il resto il vessillo tricolore ha visto alcuni sparuti operatori, broker e agenti marittimi, shipmanager e chartering manager, assicuratori e legali: Alberto Novi (Burke & Novi), Giuseppe Rosarno (Alibra), Giacomo Calamari (Eiger Shipping-Lukoil), Andrea La Mattina (Bonelli Erede), Andrea Risso (Cambiaso Risso), Cinzia e Gian Marco Cincotta (Cincotta Shipping), fra quelli da noi incontrati, oltre naturalmente ad alcuni compatrioti che lavorano per il broker padrone di casa.

Tra i grandi amatori greci, notati l'immacabile coppia di 'fratelli del salvataggio', al secolo George ed Andreas Tsavlis (Tsavlis Salvage), e il vero 'Poseidone' di

*segue da pag.11*

3mila persone, per l'evento 'stessa spiaggia, stesso mare' del broker Clarksons Platou. Invero c'era molto più da bere che da mettere sotto i denti al party by the pool della grande broking house londinese, veri e propri fiumi di alcol di ogni genere versati che, se ipoteticamente rovesciati nella enorme vasca dell'hotel 5 stelle, l'avrebbero probabilmente riempita. In quella piscina, a quanto ci risulta, malgrado i tanti ebbri (e anche di più) per fortuna non ci è cascato nessuno, sebbene una 'vittima da party' si sia comunque registrata: un broker di mezza età avanzata si è accasciato a terra privo di sensi, fino a essere portato via in lettiga. Ufficialmente un malore dovuto al caldo umido, ai fumi dell'alcol e allo stress da saluti e strette di mano in quantità industriale, anche se una voce maliziosa ha alluso alle troppe belle donne presenti, alcune delle quali con abiti seducenti e sgargianti da diverse migliaia di euro (come quello giallo canarino di Mariella Bottiglieri) quale causa più probabile del capogiro occorso all'arzilla ses-



Veladini, Benvenuti, D'Amato, Ciochi



Xenakoudis (Marshall Islands) premia Marinakis (Capital)

Posidonia, alias il fuori sagoma Evangelos Marinakis, controverso armatore del Pireo titolare di Capital Group e della squadra di calcio dell'Olympiacos, protagonista di tutti gli eventi della ricca settimana ateniese; una richiestissima e osservatissima presenza – gira sempre rigidamente scortato dalle proprie arcigne guardie del corpo – di tutti i party più significativi e dei forum congressuali.

In altre reception, la non nutrita rappresentanza marittima italiana ha allineato l'esperta ma sempre sbarazzina broker indipendente genovese Alessandra Burke di

Burkmar, la chartering manager ravennate Federica Appolloni di Teodora Shipping a Monaco, dalla stessa città romagnola l'agente marittimo Giovanni Cottignola di Marittima Ravennate, e infine il broker assicurativo genovese – ma di stanza a Londra da una dozzina di anni, partner di SSL – Luca Garbarino, che è anche CEO di Italbroskers.

Le donne di WISTA Hellas – probabilmente il Chapter nazionale più numeroso, con circa 200 membri regolari – hanno fatto, come sempre, degnamente la loro parte, radunando anche un bel po' di

*segue a pag.13*

# SAIF





Ferrei controlli al party di Aegean

segue da pag.12

‘maschietti’ ad un party sulla scenica terrazza verde in riva al mare del Galazio, a Elliniko; unica italiana segnalata, tra le shipping ladies, l’Avv. Alessandra Petillo dello Studio Toriello di Genova. Gran finale con i mega-party offerti al giovedì sera, con partecipazioni quasi ecumeniche.

Nell’elegante ristorante terrazzato Ithaki in Vouliagmeni, che si affaccia sulla stessa baia dell’Astir Palace, il Consolato Generale di Panama ha invitato i suoi ospiti ad ammirare le fasi di realizzazione – con tanto di ricostruzione via filmato su maxi-schermo – del Canale appena ampliato; c’erano tra gli altri l’armatore ellenico Paris Dragnis (Goldenport Holdings), titolare di una flotta di una decina di superyachts, di cui l’ultimo da 85 metri in costruzione da mani italiane, a fare due chiacchiere con Mauro Renaldi (V.Ships Greece), Console Generale d’Italia al Pireo.

Nell’uliveto sul mare del Ble, Theo Xenakoudis di Marshall Islands Registry ha potuto accogliere e ringraziare la sua *guest star* Evangelos Marinakis; il barbuta

armatore self-made è stato premiato dal Marshall Islands Registry per l’indubbio contributo della flotta di Capital Group a far crescere il tonnellaggio sotto bandiera delle ridenti isole pacifiche sino a permetterle il sorpasso al secondo posto del ranking mondiale ai danni dello storico *runner-up* (e leader della prima ora) tra le ex-FOC, la Liberia. Qui si è notato anche un bello spicchio d’Italia, con l’armatore Angelo D’Amato (Perseveranza di Navigazione) appaiato ai tre manager ex V.Ships, Antonio Ciocchi, Marcello Pica (Marine Partners) e Manolo Veladini (Mama Shipping), e al broker di compravendita Niccolò Benvenuti (Frachtkontor), ormai ben radicato ad Amburgo, Raffaele Palumbo (Cantieri Palumbo), mentre l’avvocato genovese Enrico Vergani (Studio Legale Garbarino Vergani) faceva da garbato Anfitrione alla giovane collega ‘lussemburghese’ Chiara Falasco.

E se al Ble non c’era modo di bere un drink senza prima morire di sete per la coda, pochi chilometri più in là la situazione al Balux, dove era in programma l’evento più

ambito di Aegean, la compagine dell’armatore Dimitris Melissanidis, era decisamente peggiore: una coda di un centinaio di metri con attesa di parecchi minuti per accedere era riservata ai ‘fortunati’ (si fa per dire) possessori dell’invito a un fantasmagorico party che, a sentire la rigidissima security ateniese, avrebbe radunato addirittura 10mila persone!

Numeri probabilmente gonfiati per fare ancora più impressione su chi alla fine è entrato nel ‘girone dantesco’ attorno alla piscina dove una porzione era riservata ai VIP comodamente assisi a desinare ed ascoltare il concerto organizzato dal potente imprenditore già presidente dell’AEK di calcio.

I clamori degli quasi 100 party ufficiali e ufficiosi non si erano ancora spenti che già qualcuno pensava a preparare l’edizione 2018, quando Atene vorrà battere un nuovo record, a dare un ulteriore calcio alla recessione, per cacciare i fantasmi della crisi.

Già perché la preparazione di Posidonia è una sorta di piccola Olimpiade; anche se qualcuno ne gradirebbe certamente un’edizione annuale, per sbizzarrirsi e prendersi pure qualche licenza non sempre consentita (soprattutto in tema di alcol, ore piccole e incontri fuori programma), ci vuole tutto un biennio intero per preparare a puntino la grande festa greca dello shipping, tanto che i maggiori resort lasciano solo sino a fine 2016 l’opzione alle società per rinnovare la prenotazione della location per il party del 2018.

Appuntamento dunque al caldo giugno greco – anche se quest’anno forse per la prima volta è persino piovuto su Posidonia, fatto davvero ‘inaudito’ per questa stagione – non prossimo ma di due anni venturi!

Angelo Scorza

 S2S PHOTOGALLERY



# SATER s.r.l.

VENDITA - ASSISTENZA - RICAMBI - NOLEGGIO

CARRELLI ELEVATORI - GRUPPI ELETTROGENI  
MACCHINE OPERATRICI PORTUALI

## DIVISIONE GRUPPI ELETTROGENI

Sater srl da oltre 35 anni offre Servizi Completi dedicati ai Gruppi Elettrogeni:  
Vendita - Installazione - Manutenzione - Reperibilità ed Assistenza Tecnica.  
Grazie alle nostre capacità tecniche ed alla nostra esperienza, siamo riusciti ad Ideare un Gruppo Elettrogeno perfettamente compatibile con i Trasporti Reefer, già presente nelle principali aziende di trasporti italiane ed estere.



Installazione  
su Rimorchi Fissi

Via S. Giusto, 101 - 80038 Pomigliano D'arco (NA) - ITALY - Tel. +39 081 7741054 - Fax +39 081 7731750  
www.satersrl.it - www.iorigroup.it - e-mail: info@satersrl.it

# Registri di classificazione e amministrazioni di bandiera sugli scudi ateniesi

A Posidonia 2016 RINA inaugura il nuovo *Gas Centre of Excellence* mentre DNV GL sforna novità a iosa, la Liberia punta sulle performance per offrire sconti ai clienti, la Russia si destreggia bene a parlare greco e Marshall Islands infila una magnifica dozzina di anni di grande qualità



Il Gruppo RINA ha presentato al Posidonia 2016 di Atene il nuovo *Gas Centre of Excellence*, che vuole porsi come una risposta al crescente interesse e al piano europeo per l'utilizzo del GNL come carburante sulle navi, con lo scopo di riunire e moltiplicare le potenzialità RINA nel settore gas, sfruttando le competenze, non solo navali di RINA Services, ma anche quelle ingegneristiche di D'Appollonia e quelle legate ai materiali di CSM Centro Sviluppo Materiali.

“Se si guarda all'obiettivo del masterplan europeo, appare evidente come esso sia volto a favorire l'uso del GNL sulle navi nelle aree del Mediterraneo, dell'Oceano Atlantico e del Mar Nero, accrescendo il potenziale delle Autostrade del Mare e abbassandone i costi di trasporto con l'effetto di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e Sox” spiega la società genovese in una nota.

La competenza del RINA nel settore del gas, che copre i servizi di Test, Ispezione, Certificazione (TIC) oltre che di consulenza ingegneristica, comprende CSM, azienda specializzata nella ricerca sui materiali e sulle tecnologie applicative.

“Il *Gas Centre of Excellence* sarà 'virtualmente' basato in Italia, Grecia e Nord Europa; grazie alla sua natura decentralizzata, RINA avrà la flessibilità per fornire i propri servizi specializzati a livello globale, supportando l'industria nello sviluppo delle tecnologie per lo sfruttamento del GNL come carburante ecologico. Questa specializzazione ha già portato RINA Services alla classificazione delle prime 4 navi da crociera alimentate a GNL mai costruite e uniche da 6.600 passeggeri.

Inoltre, il RINA è coinvolto in due progetti europei (GAINN4CORE e GAINN4MOS) che hanno lo scopo di sostenere l'utilizzo del GNL come carburante sulle navi.

“L'iniziativa riunisce la nostra esperienza internazionale nel settore gas amalgamando competenze provenienti da tutto il Gruppo. RINA. Per operare su navi e terminali che utilizzano tale carburante è necessaria una formazione specifica e RINA Academy ha ideato corsi di formazione appositi” rileva Paolo Moretti, General Manager Marine di RINA Services.

## DNV GL scatenata va su tutte le palle che galleggiano

DNV GL ha iniziato un progetto per escogitare il design ideale di una LPG carrier di nuova generazione stato dell'arte, che tenga conto del profilo dello scafo, sistemi di carico, tecnologie di propulsione e opzioni di bunkering, ovviamente essendo confacente al nuovo IGC Code.

Per questa iniziativa DNV GL ha messo insieme i tecnici di Hyundai Heavy Industries (HHI), Wärtsilä, MAN Diesel & Turbo e Consolidated Marine Management (CMM), quest'ultima una società di Latsco Shipping Ltd.

Nel contempo il registro di classificazione risultante dalla fusione fra DNV e GL ha siglato un contratto a Posidonia con Stena Line per classificare 4 nuovi traghetti ro-pax in costruzione ad AVIC Weihai Shipyard in Cina, per consegne tra 2019 e 2020, disegnati da Deltamarin, che avranno la notazione aggiuntiva Gas Ready in quanto con propulsione a LNG

o a metanolo.

Sempre ad Atene il registro norvegese-tedesco ha annunciato una nuova collaborazione con il gruppo Tsakos finalizzata a realizzare un sistema di gestione della sicurezza cibernetica per la flotta di Tsakos Columbia Shipmanagement e per gli uffici a terra della compagnia greca.

## La Liberia vara l'e-book petrolifero e riconosce lo sconto Green Award agli armatori virtuosi

Due nuove iniziative da parte del Registro della Liberia, che si vanta di essere stato

*segue a pag.15*





segue da pag.14

a lungo considerato il pioniere e anche il più avanzato a livello tecnologico, e che ora mira dichiaratamente alla palma di amministrazione di bandiera più sicura, più 'verde' e più performante in mare. In partnership con la società Prevention at Sea Ltd di Cipro, il Registro della Liberia ha lanciato un software innovativo concepito per rimpiazzare i tradizionali *oil record books* (ORBs) cartacei e per agevolare l'introduzione dei dati secondo un formato elettronico. Su un fronte affine, la Liberia è diventata la prima amministrazione di bandiera a prendere parte al Green Award program

secondo cui agli armatori virtuosi – ovvero coloro che sapranno ridurre le emissioni nocive e il rischio di incidenti alle navi e a gli essere umani - saranno concessi sconti significativi (nella misura del 3%) sulla tonnage tax annuale a loro carico.

La Green Award è una organizzazione assicurativa globale, indipendente e no-profit di qualità costituita nel 1994 che certifica gestori e navi (petroliere, chemical tankers, bulk carriers, LNG, LPG, container e chiatte fluviali) i cui standard vanno oltre il livello di quelli stabiliti dalla regolamentazione internazionale in termini di sicurezza, qualità e rispetto ambientale. Nel Registro della Liberia è iscritta una flotta di 4,030 navi per una stazza lorda combinata di 140 milioni GT. L'amministrazione si vanta di essere in testa a tutte le White List dell'IMO International

Maritime Organization e dei più ampi Port State Control, inclusi quelli della Guardia Costiera USA e dei regimi MOU di Parigi e Tokyo.

## Anche il Registro Marittimo Russo parla un po' di greco

La partecipazione del Russian Maritime Register of Shipping (RS) a Posidonia 2016 è giustificata anche dal fatto di avere in classe RS 60 navi che battono la bandiera greca, mentre circa 90 navi sotto supervisione tecnica RS sono di proprietà o sotto gestione di armatori ellenici. Il registro russo contempla fra i suoi clienti ben

520 società con sede in Grecia.

Tra i servizi offerti presentati al Metropolitan Expo particolare enfasi sarà posta sul supporto tecnico nella costruzione di navi per il trasporto di idrocarburi in condizioni di mare ghiacciato lungo le rotte artiche, una vera 'specialità della casa'. Tra i clienti greci che sono già fidelizzati con RS per questo ambito la Dynacom Tankers Management, che ha 5 Arctic gas carriers ad alta capacità (fino a 172.000 cbm) con sistemi hi-tech a membrane per il trasporto di LNG come pure le nuove unità adatte al trasporto di gas condensato.

## Una magnifica dozzina per Marshall Islands Registry

Confermando il suo status di registro più amato dagli armatori greci (sin dal 2009) fra le bandiere internazionali – 934 navi per 73,6 milioni dwt – The Marshall Islands Registry annota di avere ottenuto per il dodicesimo anno di fila la



notazione Qualship 21, rilasciato a sole 16 amministrazioni marittime (fra cui quella italiana), da parte della US Coast

Guard.

La sua flotta complessivamente immatricolata vale 132 milioni GT e 3.809 navi.

