



**Intervista con
Vincenzo Re**

**Line Manager Middle East Area
Ignazio Messina & C.**

La Ignazio Messina & C. è una compagnia di navigazione fondata nel 1921 con Sede a Genova e filiali a Modena, Napoli ed altre branches in Europa e nel mondo; attualmente è controllata dalle famiglie Messina e Gais.

Il percorso di analisi del settore dello shipping nel Golfo arabico intrapreso da SRM prende in esame quest'azienda perché ha iniziato i suoi servizi verso l'Arabia Saudita già nel 1935 e nel 1975 è stata una nave di questa compagnia ad attraversare per prima il riaperto Canale di Suez e ad iniziare il servizio per il Mar Rosso.

La Ignazio Messina & C. possiede attualmente una flotta di 13 navi di cui 8 di proprietà. 10 unità sono specializzate ro-ro container che ne fanno il secondo operatore ro-ro container al mondo, le restanti navi sono full containers a noleggio. Di diversa capacità e tonnellaggio, le navi della compagnia possono trasportare containers, rotabili, special equipment ed ogni genere di carico. Messina effettua servizi di linea tra i principali porti del Mediterraneo Occidentale e Orientale, il Nord Africa, l'Africa Occidentale e Orientale, il Sud Africa, il Medio Oriente e il Subcontinente Indiano. Nel 2015 è stata completata la prima fase di ristrutturazione della flotta, iniziata con i 4 con-ro Jolly Diamante, Jolly Perla, Jolly Cristallo e Jolly Quarzo, costruiti dal cantiere Sud Coreano Daewoo e tutti già operativi alle quale si sono successivamente Aggiunte la Jolly Titanio, Jolly Vanadio, Jolly Cobalto e Jolly Palladio, commissionate da Messina al Cantiere Sud Coreano STX.

Queste unità sono lunghe 240 metri e larghe 37,5, in grado di viaggiare a 21,5 nodi e dotate di una capacità di carico di 3.900 TEUs o equivalenti 8.000 metri lineari

per carico misto cntr + rotabili. Queste navi offrono un'elevata flessibilità di impiego, con un pescaggio massimo di 11,5 metri, una portata di 45.000 tonnellate e una rampa di carico da 350 tonnellate di capacità.

Negli anni '80 la società ha dato luogo a un'organizzazione di logistica integrata e ha creato terminals intermodali distribuiti tra il Nord e il Centro Italia, in ognuno di essi vengono offerti servizi di ricezione merce, magazzinaggio, consolidamento e consegna, e in alcuni è anche possibile effettuare lo sdoganamento. Grazie all'utilizzo di software gestionali, tutti i terminal sono collegati tra loro in rete per offrire servizi più rapidi ed efficienti e consentire ai clienti di potersi collegare al sistema per effettuare ordini o controllare lo stato delle spedizioni. Nel 1996 viene realizzato al porto di Genova il Terminal Messina; ben collegato alla rete autostradale, si estende su una superficie di circa 250.000 mq e ha al suo interno il servizio Dogana e la Guardia di Finanza.

Di seguito si presentano le risultanze dell'intervista realizzata con **Vincenzo Re, Line Manager Middle East Area Ignazio Messina & C.**, che delineano il profilo dell'azienda, le linee di sviluppo e il ruolo dell'Italia con le sue opportunità e le sue sfide da affrontare, nelle strategie di crescita della Compagnia.

Quali sono le caratteristiche della Messina & C. e quali sono le prospettive nel medio/lungo termine e gli obiettivi che si propone di raggiungere in Italia e in particolare nel Golfo Arabico?

La compagnia ha un servizio di linea regolare con partenze ogni 14 giorni circa dai porti di Castellón (Spagna), Genova, Salerno per Aqaba, Jeddah, Djibouti, Bandar Abbas, Jebel Ali e Abu Dhabi. Nel Golfo, Messina scala Bandar Abbas, Jebel Ali e Abu Dhabi, questi ultimi porti degli Emirati utilizzati anche come porti di trasbordo per le merci da/per altri paesi del Golfo come Kuwait, Qatar, Bahrein, Oman, India e Pakistan.

Da Jeddah analogamente viene offerto il servizio in trasbordo per Port Sudan /Massawa /Hodeidah ed Aden.

Si tratta di un servizio altamente specializzato oltre ai contenitori si trasportano anche veicoli e carichi speciali come barche, yacht vagoni etc.

Quali sono i tipi di traffico gestiti dalla Messina & C. negli Emirati Arabi?

Negli Emirati Arabi Messina collabora da anni con le maggiori aziende italiane che si occupano di impiantistica e che operano nel Golfo: Danieli, Saipem, Salini, Ansaldo, Marini, e tante altre, alimentando quindi un traffico per questa tipologia di carico.

C'è poi una quota di traffico più commerciale che si occupa di determinate categorie di merci, che possono andare dai macchinari a strumenti tecnologici, ma anche piastrelle o sanitari, ed anche una quota significativa di veicoli industriali nuovi ed usati che partono dai porti Italiani e da Castellon (Spagna) ma che hanno origine anche da altri Paesi Europei come Germania, Francia, etc.

Come si concretizza la presenza della Messina & C. negli Emirati Arabi?

La Compagnia non ha una sede negli Emirati ma si avvale di un agente, la Stalco, agenzia marittima di proprietà di Rashid Al Majid, appartenente a una delle famiglie più importanti di Dubai. L'agenzia ha al suo interno un dipartimento Messina in cui lavorano 15 persone.

La Stalco è l'agenzia di Messina per tutta l'area degli Emirati; ha aperto anche una subagenzia ad Abu Dhabi. Il capitano Gelasini, regional manager di Messina a Dubai, ha competenza per quanto riguarda tutta l'area del Golfo come responsabile e coordinatore. Inoltre svolge anche un'attività di controllo di tutte le agenzie minori operanti nell'area Upper Gulf.

Se in futuro dovessero ulteriormente moltiplicarsi le attività della compagnia nell'area non si esclude di aprire una vera e propria sede negli EAU, così come accaduto in altre aree vedi East Africa, Sud Africa, West Africa e Tunisia.

Quali sono, secondo Lei, le prospettive future di crescita dello shipping nell'area del Golfo?

Sono sicuramente molto positive in quanto, al di là delle relazioni ottime che ha l'Italia con i Paesi del Golfo e degli interessi che questi Paesi hanno nei nostri confronti, ci sono investimenti importanti di aziende italiane negli Emirati, da qui al 2020 si attendono grandi investimenti in relazione anche al prossimo Expo che si terrà a Dubai.

Ad oggi ci sono importanti progetti legati non solo al settore oil & gas, ma anche ad attività collaterali generate da altre tipologie di settori, come l'alluminio, i derivati del petrolio. Queste attività sono agevolate anche dalla presenza a Dubai, centro nevralgico di scambi commerciali, di numerose free zone che consentono traffici esentasse.

La Compagnia riserva aspettative molto importanti sia riguardo a Dubai che ad Abu Dhabi, dove tra l'altro con l'apertura del nuovo porto ci sono grandi possibilità di investimento. Una burocrazia snella e non vincolante negli Emirati rende tutto più facile.

Quali tipi di traffico la Messina & C. gestisce nel Golfo?

Gli Emirati Arabi hanno sviluppato negli anni anche una produzione manifatturiera interna molto forte: c'è ad esempio la Borouge, che produce lavorati in plastica, la Al Kaleej Sugar, azienda importantissima nell'ambito della produzione dello zucchero, e ce ne sono ancora tante altre di ampio respiro internazionale, che alimentano anche i traffici in export di natura non oil. Ma comunque la parte più rilevante del mercato è quella che riguarda l'interscambio libero, sia import che export; in questo segmento la Messina, che è un regional carrier, si occupa dei trasporti da e verso l'Africa e Europa.

In passato effettuavate scali anche nei porti libici?

La Compagnia ha iniziato per la Libia dal 1921 ed ha sempre continuato, e ad oggi è ancora una delle linee principali. Tuttavia l'instabilità della situazione politica locale ha generato quasi l'azzeramento del traffico.

Secondo la Sua opinione, grandi opere infrastrutturali come il raddoppio del Canale di Suez, potranno spingere le grandi compagnie a modificare le loro linee e ad incrementare il flusso dei traffici nel Mediterraneo?

Il nuovo Canale di Suez è un investimento molto importante, ma anche una rilevante fonte di reddito per l'Egitto che aumenta ogni anno le tariffe per il passaggio delle navi nel canale. Di certo il progetto prevede il miglioramento del servizio garantendo una maggior rapidità; inoltre, data la tendenza sempre crescente a costruire navi più grandi per razionalizzare i costi, in futuro ci saranno meno passaggi ma di navi più grandi. Sicuramente l'allargamento del canale è un investimento fatto anche per una maggior sicurezza, per migliorare i controlli dopo gli eventi verificatisi nell'area.

Il nuovo intensificarsi di scambi e la maggiore apertura che ci saranno con il raddoppio di Suez, potrebbero mettere ulteriormente in competizione i porti italiani con i porti esteri?

L'efficienza è alla base di tutto, se si hanno costi bassi ma tempi di attracco non immediati e rese non soddisfacenti, la nave resta ferma in porto o svolge le operazioni commerciali in tempi più lunghi i costi lievitano (costo nave / costo bunker) e questo rende uno scalo poco competitivo.

Al di là dei costi, sono molti gli elementi che incidono sulla scelta di un carrier di scalare un porto piuttosto che un altro. Certamente visto elevato costo del lavoro vi sono evidenti difficoltà di competitività per i porti italiani.

Quali altri elementi possono incidere sulle scelte strategiche dei carrier?

La nostra società, in questi ultimi anni, nonostante i problemi e la crisi, ha iniziato a ristrutturare la flotta.

Sono stati fatti importanti investimenti per la crescita della compagnia e non solo relativi alla flotta.

Rispetto ai cosiddetti 'global carriers', che ragionano considerando il mondo a 360°, Messina opera in un'area geografica circoscritta e più regionale con un servizio dedicato al cliente offrendo elevata professionalità e specializzazione.

Qual è la Sua visione del Golfo nel medio lungo periodo?

Da oltre 30 anni l'azienda è presente nell'area. Messina è stata la prima compagnia ad andare in Arabia Saudita con un servizio specializzato e ancora la prima compagnia ad Abu Dhabi, per cui ci sono relazioni di altissimo livello con questi paesi, nonché conoscenze, un nome e un'immagine. Messina crede molto in quest'area e sta continuando ad investirvi.