



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXXVI - N. 99 - 20 Dicembre 2021



**HARD
TO
ABATE**

***Congestione portuale, conversione energetica,
scarse materie prime e pochi autisti.
Le sfide della logistica sono difficili da affrontare.
Intanto i ricavi degli armatori sono alle stelle.
Lo shipping è in crisi ma non è mai stato così in forma.***

**SHIPPING &
FORWARDING**

**PORT
TERMINAL**

**YACHT
MARINAS**



SALERNO CONTAINER TERMINAL • GALLOZZI SHIPPING LTD
GF LOGISTIC (SALERNO - PARMA) • GF LOGISTIC CHINA (SHANGHAI)
GF LOGISTIC UK (LONDON) • GF LOGISTIC TURKEY (ISTANBUL - IZMIR - MERSIN)
MARINA D'ARECHI • SALERNO TRANSPORT SERVICES • ARECHI COSTRUZIONI
G. GALLOZZI & FIGLI • SALERNO TERMINAL TRAGHETTI
SALERNO STAZIONE MARITTIMA



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA

CAMPANIA

tre porti un unico sistema



Porto di Napoli
Porto di Castellammare di Stabia

Porto di Salerno

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è l'Ente di governo dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia che ne indirizza lo sviluppo, la promozione, il coordinamento e la sinergia rendendo il Polo Campano la porta dell'Europa sul Mediterraneo.



Napoli

Al centro del Mediterraneo è tra i principali scali per i traffici commerciali e passeggeri. Dall'area turistica del Porto, situata nel centro antico di Napoli, partono i collegamenti verso le isole del golfo, la penisola sorrentina e le isole maggiori, Sicilia e Sardegna.



Salerno

È uno dei porti più efficienti e dinamici in Europa e rappresenta un importante snodo delle Autostrade del Mare. Il nuovo Terminal Passeggeri, con la stazione marittima progettata dall'archistar Zaha Hadid, è a pochi passi dal centro della città in un comprensorio turistico di grande valore paesaggistico e culturale.



Castellammare di Stabia

Leader nel settore della nautica da diporto (mega e giga yacht) e in quello della cantieristica grazie alla storica presenza di Fincantieri.



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

Tutto cambia. Niente cambia

Il ricorso dell'Italia alla Corte di giustizia Ue contro la tassazione delle autorità portuali; il fallimento di Perini Navi; i profitti record degli armatori; il rimbalzo senza precedenti dell'economia nazionale; i decreti economici; le gare di affidamento per i traghetti; la congestione logistica e portuale; l'isolamento dei marittimi; l'accelerazione tecnologica; il mega finanziamento del PNRR per i porti; e infine la parità di genere. Trecentosessantacinque giorni di ripresa e resilienza, di crisi cicliche e rimbalzi a cui ormai ci stiamo abituando con una nuova normalità.

Il trasporto marittimo è l'ossatura di una strana globalizzazione economica, dove la distribuzione è mondiale ma la produzione è localizzata in Asia. Ce ne stiamo accorgendo oggi, dopo decenni che andiamo avanti così, e ne stiamo vedendo i limiti. La transizione energetica impone un rinnovamento dei propulsori navali già in atto ma pieno di incognite: quale sarà il più conveniente e disponibile? Come produrre energia con elettricità, idrogeno, ammoniaca e gas senza inquinare? Ma la domanda delle domande è: come avviare il cargo ferroviario in Italia? Intanto, la spinta al rinnovamento viene anche dagli oligopoli armatoriali, sempre più strutturati e difficili da disarticolare.

Non c'è confusione sotto il cielo ma grandi cambiamenti in atto. La società si sta trasformando e insieme ad essa il modo in cui viaggia, spende, trasporta e fa affari. Ma, diciamoci la verità, quand'è che non è stato così?

Tutto cambia, niente cambia, a seconda di come la si vuole guardare. Di fronte a questa instabilità perenne bisognerebbe fidarsi in quelle cose che non cambiano mai. Ma cos'è che non cambia mai se anche amici, affetti e lavoro cambiano?

Beh, è il numero speciale del *Bollettino Avvisatore Marittimo* il vostro porto sicuro, il luogo dove ogni anno vi raccontiamo quello che è successo allo shipping, alla logistica, ai porti, ai trasporti.

Perciò, riflettete e buona lettura.



**VINCENZO MIELE
TRASPORTI**

SAS di Salvatore Miele & C.



michele_carfagna_grafica
carfagnamichele@gmail.com

Sedi

Amministrativa: Via Palazziello, 102 - 80040 Volla (NA)
Tel. 081 5725824/6159 - info@vincenzomiele.it

Operativo/logistica: Via Sponsillo, 50 - 80146 Napoli
Tel. 081 7520444/0767 - operativo@vincenzomiele.it

Terminal MSC - Miele: Via Nuova delle Brecce, 150
80147 Napoli - Tel. 0815597548 - terminal@vincenzomiele.com

www.vincenzomieletrasporti.com



INDICE

COMMERCIO GLOBALE



FERROVIE SENZA STRATEGIE
IL BUSINESS DI FINCANTIERI
PROSPETTIVA CINESE
OLTRE IL PETROLIO

8

GAS SENZA IDEOLOGIA
I VIAGGI DI COSTA CROCIERE
GREEN PORTS

48

54

58



18

I DRONI NEI PORTI

64



LA REGIA DEL PIANETA BLU
LA NUOVA STAGIONE DI ALIS
IT'S HARD TO ABATE

38

42

44



IL CANNONE RITROVATO
ADDIO HONG KONG

69

70

Anno LXXVI - N. 99 - 20 Dicembre 2021

Direttore Responsabile: *Luciano Bosso* - In redazione: *Paolo Bosso*

Stampa: *Arti Grafiche Salerno S.r.l. - Salerno*

Immagine di copertina: *Top Ten Alternatives/Flickr*

Informazioni Marittime S.r.l. - 80146 Napoli - Via Ponte dei Granili, 57

www.informazionimarittime.com - info@informazionimarittime.it

Autorizzazione Tribunale di Napoli N. 2380 del 12/2/1973

2021

Un anno di notizie

Gennaio

- > Un fondo da 12 milioni per smantellare le navi nei porti
- > Nasce HHLA PLT Italy, il nuovo terminal tedesco di Trieste
- > Tasse ai porti, l'Italia fa ricorso alla Corte di giustizia europea
- > Poste Italiane acquista un corriere cinese
- > Guerrieri, Signorini e Monti commissari per 1,7 miliardi di opere portuali
- > Pandemia imprevedibile, accordo annullato tra Fincantieri ed Stx/Chantiers de l'Atlantique
- > Savona, Capitaneria lancia prima gara in Italia per il rimorchio portuale



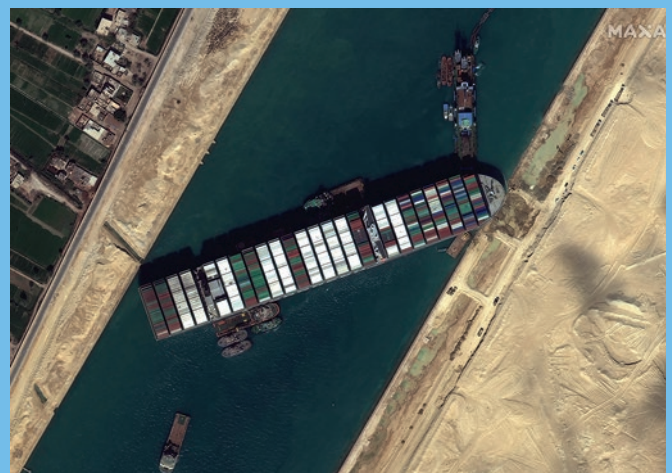
Febbraio

- > Fallisce Perini Navi
- > Andrea Annunziata presidente dei porti della Campania
- > Caronte & Tourist in amministrazione giudiziaria
- > Cruise Saudi recluta due senior
- > Governo avvia gare per il cabotaggio
- > Effetto Brexit, crolla l'export della Gran Bretagna
- > Enrico Giovannini ministro delle Infrastrutture
- > Gruppo Gallozzi sbarca a Parma. Nuova sede GF Logistic
- > Grimaldi ordina sei mega multipurpose "G5"
- > Rinnovato il Ccnl porti
- > Christophe de Margerie, prima gasiera ad attraversare l'Artico da sola



Marzo

- > Profitti record per gli armatori
- > Gli interscambi Ue con la Cina superano quelli con gli Usa
- > Moby e Tirrenia in ristrutturazione
- > Sospesa l'espansione di Levante del porto di Napoli
- > Italia prima al mondo nella costruzione dei superyacht
- > Lloyd's Register certifica primo progetto per una nave ad ammoniaca
- > 5G nel porto di Barcellona
- > Commissariamento di 58 grandi opere
- > Ever Given blocca il canale di Suez
- > Enel X e Fincantieri sviluppano il cold ironing



Aprile

- > 5G nel porto di Southampton
- > 24 milioni di indennizzo agli ormeggiatori italiani
- > Maersk raddoppia i treni dall'Europa all'Asia
- > Msc lancia il suo primo treno Asia-Europa
- > Grimaldi compra navi e terminal di Armas Trasmediterránea
- > 10 milioni di ristoro per il trasporto turistico via mare
- > Dragaggi da straordinari a ordinari, direttiva ministeriale
- > Porti di Napoli e Salerno, Giuseppe Grimaldi segretario generale



Diego Pacella, ad di Grimaldi; Antonio Armas, presidente di Armas Trasmediterránea, ed Emanuele Grimaldi

Maggio



- > Tirrenia, Grimaldi, Gnv: accordo biennale sulla Civitavecchia-Olbia
- > Dogane nelle centrali elettriche in disuso, accordo UIR-Enel
- > Fratelli Cosulich ordina la sua prima bunkering a gas
- > Rodolfo Giampieri presidente di Assoporti
- > Piloti, governo conferma le tariffe
- > Vaccini, INAIL classifica i trasportatori in priorità
- > Rinnovato il CCNL Logistica
- > 20 milioni ai terminal passeggeri italiani
- > Fincantieri-sindacati, accordo per facilitare gli appalti

Giugno

- > Prima partenza da Napoli per il gruppo Grimaldi
- > Dopo un anno e mezzo tornano le crociere a Venezia
- > Il sistema portuale di Palermo rientra in Assoporti
- > 50 milioni di ristori alle ferrovie
- > Rischio Covid, porto di Yantian quasi fermo
- > Salvatore d'Amico presidente Giovani Armatori Confitarma
- > Il porto di Salerno si allunga sul mare
- > ICS, Confitarma e Assarmatori pressano per la vaccinazione dei marittimi
- > Emanuele Grimaldi presidente ICS nel 2022, è il primo italiano



Cassoni in installazione nel porto di Salerno (Pecoraro)

Luglio

- > Dopo Bari, a Civitavecchia il secondo centro vaccinale portuale italiano
- > Mancano i medici di bordo
- > Marittimi, nel mondo appena il 2 per cento è vaccinato.
- > Venezia, dal primo agosto via le grandi navi. Governo decreta
- > Sistema portuale di Bari avvia sdoganamento in mare
- > Dragaggi, arriva l'autorizzazione unica
- > Palermo, a Costa ed Msc trent'anni di gestione



(Navy Medicine/Flickr)

Agosto

- > DI Sostegni bis, 350 milioni di ecobonus per camion e mezzi leggeri
- > Porto di Civitavecchia, la banchina 29 apre al commercio
- > 112 milioni di euro per rafforzare i porti di Barletta, Bari, Trieste e Monopoli
- > Mol e Meltin svilupperanno marittimi-robot
- > Maersk ordina otto navi a metanolo. Commessa da 1,4 miliardi
- > Cargo ferroviario, 700 mila TEU tra Cina e Russia quest'anno
- > Intermodalità e carburanti, 270 milioni per una ventina di porti



Il marittimo robot di Meltin
(MELTIN MMI youtube)

Settembre

- > Governo approva Pnrr: 2,8 miliardi ai porti
- > Ikea, Walmart e Home Depot noleggiavano navi e container
- > 30 mila i marittimi italiani da vaccinare
- > Marittimi, +3% in busta paga dal 2022
- > Venezia, il decreto "grandi navi" è legge. Camera approva
- > A Grimaldi la gestione temporanea della Civitavecchia-Cagliari
- > Porti di Bari, Civitavecchia e Livorno con lo sportello unico amministrativo
- > Scompare Giacomo Costa
- > Genova, Tar respinge autoproduzione Grandi Navi Veloci



(Gabriel White/Flickr)

Ottobre

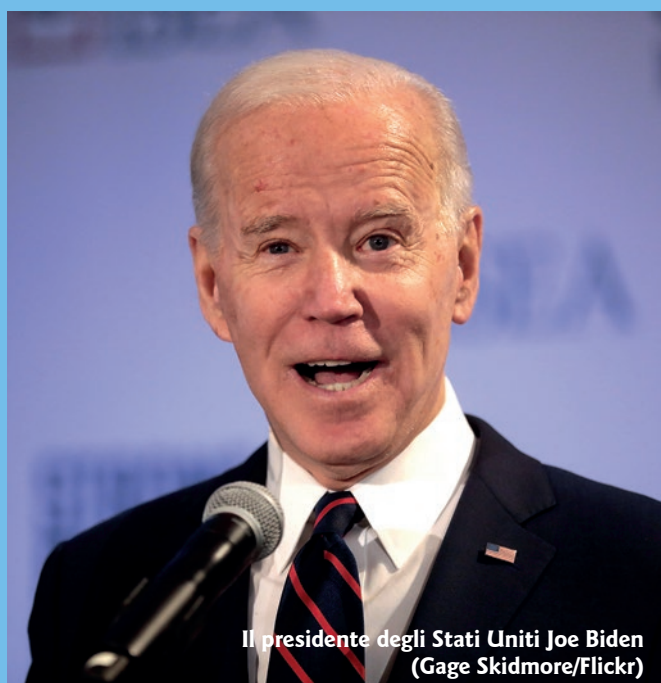
- > 4 ottobre giornata della parità di genere nei porti
- > Ignazio Messina assorbe La Meccanica Generale
- > Vaccinati 10 mila marittimi nel porto di Civitavecchia
- > Vincenzo Onorato lascia la presidenza di Moby
- > Porti di Napoli e Salerno tornano ai livelli pre-pandemia e avviano piano regolatore di sistema
- > 4 miliardi di passeggeri sui traghetti. Tanti quanti sull'aereo
- > Pirateria ai livelli più bassi dal 1994
- > Autotrasporto, penuria di Adblue
- > Exploit storico dell'agroalimentare italiano all'estero



(Carly Hagins/Flickr)

Novembre

- > Antitrust a un milione di euro
- > Jeddah, Maersk firma per un hub da 2,500 posti di lavoro
- > Amburgo, nel 2023 il cold ironing sulle portacontainer
- > Governo semplifica logistica digitale: via Uirnet, dentro Ram
- > Varata Coral Sul, la più grande floating gas al mondo
- > Biden stanZIA 17 miliardi di dollari per i porti Usa
- > Autotrasporto, consiglio dei ministri approva SUDOCO
- > Fincantieri, carico di lavoro sette volte i ricavi
- > Taranto rilancia la crocieristica con il San Catando




Il presidente degli Stati Uniti Joe Biden
(Gage Skidmore/Flickr)

Dicembre

- > Demolizione navale, l'Ue passa alla Convenzione di Basilea
- > Un anno dal commissariamento del porto di Ancona
- > 630 milioni per le Zes, Stato-Regioni approva
- > Arbitrato condanna Cin-Tirrenia a pagare 160 milioni di euro
- > Grandi navi a Venezia, iniziano i test a Marghera e Fusina



(Martin Cooper/Flickr)



LA CATENA LOGISTICA
VA A SINGHIOZZO,
LE MATERIE PRIME
SCARSEGGIANO, I NOLI
MARITTIMI SONO ALLE
STELLE. CHE SUCCEDA?
LA RIPRESA È DISCONTINUA
E UN UNICO PUNTO
DI ORIGINE NELLA
DISTRIBUZIONE
MONDIALE DELLE MERCI,
LA CINA, MANIFESTA
LA FRAGILITÀ DEL SISTEMA.
UN RIASSUNTO DI QUELLO
CHE STA SUCCEDENDO

di **Paolo Bosso**

Il trasporto marittimo è l'ossatura di una strana globalizzazione economica, dove la distribuzione è mondiale ma la produzione è localizzata in Asia. Guardatevi attorno. Nove delle dieci cose prese a caso sono state praticamente portate a bordo di un mercantile. Una catena logistica immensa, estesa ovunque, con un'unica grande area di produzione formata principalmente da Cina, Taiwan e Vietnam. Capillare ma instabile, precaria. A marzo, il blocco di sei giorni del canale di Suez, dopo che una portacontainer di 400 metri di lunghezza, *Ever Given*, si è arenata di traverso in un canale largo 200, ha mostrato l'unidirezionalità di questo flusso che segue le economie di scala, i bassi costi di trasporto e gli alti profitti.

La mondializzazione dell'economia si vede nel volume di trasporto via mare,

Commercio globale, produzione locale



Lo skyline di Shanghai (Danijel-James Wynyard/Flickr)

quasi triplicato negli ultimi trent'anni. **Come rileva l'UNIC-TAD**, dal 1990 al 2019 il traffico delle merci via mare è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate. Un quinto di questo è trasportato dentro le portacontainer, scatole di metallo con dentro motociclette, infradito, mele, telefonini, biciclette. Tutto il resto dell'approvvigionamento - grano, minerali di ferro, petrolio, gas - passa sempre per le navi, ma di tipo diverso. Mercantili meno vettoriali e più bombati, le cisterniere, cioè petroliere, portarinfuse, gasiere.

Il pensiero comune sul trasporto, sulla logistica, sulla *supply chain*, la catena di distribuzione delle cose di cui abbiamo bisogno per vivere, socializzare e lavorare, è ancora ec-

cessivamente legato al Novecento, quello della formidabile logica fordista della catena di montaggio. È ovviamente ancora così, ma non più soltanto. Negli ultimi decenni c'è stato un cambiamento strutturale, apparentemente piccolo ma epocale, che ha permesso ad aziende come Amazon di creare una rete estremamente più efficiente di consegne, con tempi di spedizione molto più veloci e garantiti. Si chiama *just in time* ed è il contrario dello stoccaggio. Sono decenni che la merce, soprattutto quella di consumo, non viene più prodotta a iosa per essere messa in magazzino. Prima, le vacche grasse dell'economia non ancora del tutto mondializzata permettevano una produzione quasi indipendente dalla domanda. Oggi la produzione



(Cindy Shebley/Flickr)

industriale è del tutto allineata alla domanda, cioè si produce solo ciò che è stato già venduto o che si prevede di vendere in tempi brevi. Funzionava molto bene fino all'arrivo della pandemia. E ora che siamo in un momento di rimbalzo economico disomogeneo, con alcuni luoghi del mondo più produttivi di altri, la mondializzazione commerciale va a singhiozzo e la catena logistica soffre, non potendo più disporre di grandi immagazzinamenti di merce. Non è che sia stato il just in time ad aver reso più complicato comprare la Playstation 5, piuttosto è il fatto che con il just in time, senza stoccaggio, la più forte ripresa economica mai vista dal Dopoguerra ha messo sotto pressione il trasporto, che non riesce a soddisfare la domanda. «In un momento di disequilibrio totale, con la domanda così instabile, la produttività disomogenea e la carenza di materie prime, il just in time non funziona più così bene e tende ad allungare la catena», spiega il presidente di Federagenti, la federazione delle associazioni italiane degli agenti marittimi, i mediatori tra l'armatore e i porti di approdo.

Il contesto è quello della pandemia, che oltre ad aver colpito la libertà di circolazione di persone e merci ha praticamente svuotato la disponibilità di container. All'inizio del lockdown di marzo 2020, tantissimi container sono stati spediti dall'Asia all'Europa e agli Stati Uniti senza tornare indietro, perché spedire un container vuoto costa molto di più che spedirlo pieno. Poiché le operazioni di trasporto terrestre, portuale e di stoccaggio sono state colpite da blocchi, carenza di manodopera e sovraccarichi di volume, il posizionamento, l'uso e la restituzione dei container all'interno della catena di approvvigionamento globale è saltato. È una mancanza cronica, non ci sono mai stati abbastanza container per tutte le merci. Da sempre. Il

problema è che la penuria di scatole di metallo dove infilare la merce da spedire in tutto il mondo non aiuta lo svuotamento delle fabbriche, l'assenza di manodopera, la carenza di materie prime, la mancanza di spazi di trasporto. E non si era ancora mai visto una compagnia marittima, la taiwanese Wan Hai Lines, spendere a settembre 150 milioni di dollari per acquistare 48 mila container da venti piedi.

Mancano gli autisti dei mezzi pesanti, quelli che trasportano benzina, container; dei furgoni, quelli che trasportano il pesce surgelato e il libro. In Italia, calcola Anita, ne mancano attualmente 5 mila, e nei prossimi anni **potrebbero arrivare a 17 mila**. È un mestiere che i giovani non vogliono fare: è logorante, pagato non tanto bene (non quanto logorarsi in mare a bordo di un mercantile per mesi) e ottenere la Carta di qualificazione del conducente può costare anche 7 mila euro per un anno di pratica, e bisogna aspettare 21 anni per ottenerla. Il disallineamento tra domanda e offerta è anche dovuto al ritorno di una spe-

cie di *welfare state* nei Paesi occidentali. Enormi aiuti economici in deficit, lontanissimi dalla rigorosa austerità di una decina di anni fa, che hanno permesso di mantenere molto alta la domanda di beni di consumo. L'anomalia è stata questa: la gente non ha smesso di acquistare roba online, soprattutto durante i lockdown del 2020, mentre la produzione industriale era ferma. Una volta ripresa, intorno all'inizio dell'estate 2020, gli ordini di materie prime e semilavorati sono schizzati mettendo in crisi l'offerta di conduttori elettrici, microchip, carta, caffè, acciaio, scatoloni da imballaggio, in un contesto in cui il commercio elettronico è cresciuto a doppia cifra, **soprattutto in Italia**. Stati Uniti e Cina più di tutti hanno subito una forte pressione della domanda e la catena logistica si è ritrovata spiazzata di fronte a un mercato mondializzato ma contratto, spezzettato, a macchia di leopardo, esposto ai focolai, alle quarantene, alle limitazioni della mobilità delle persone, ai controlli, alle ispezioni, ai visti, all'eterogeneità dei protocolli tra Stato e Stato. **Secondo un rapporto dell'UNCTAD**, le importazioni e le

La domanda ha superato di gran lunga l'offerta di trasporto e gli armatori non vogliono replicare l'oversupply successivo al 2008

esportazioni di alcune delle principali economie del mondo mostrano che, con poche eccezioni, il commercio si è ripreso già dall'autunno del 2020. A maggio scorso il porto di Los Angeles ha movimentato quasi un milione di container. Era da oltre un secolo, dicono gli operatori del porto, che non si vedeva un tale flusso di importazione. Fino a quaranta portacontainer hanno atteso per sette giorni in rada (lo specchio d'acqua al largo dei porti dove i mercantili "parcheggiano" in attesa che si liberi un posto per entrare), spingendo la National Retail Federation USA, la più grande associazione di commercio al dettaglio del mondo, a scrivere alla Casa Bianca. A fine maggio il porto di Yantian, uno dei più grandi della Cina, si è quasi fermato per via di una serie di quarantene scattate per impedire ai focolai di portare a nuove ondate, impedendo alle persone e alle cose di scendere e salire dalla navi. In quel periodo circa la metà delle spedizioni internazionali erano in ritardo. L'ultimo **Liner Shipping Connectivity Index dell'UNCTAD** mostra come tra aprile e giugno il tasso dei servizi di trasporto mercantile in Italia

Worldwide Bunker Trader. Best in Class for Mediterranean Ports.



HQ: Via Carlo Conti Rossini, 26 - 00147 Rome, Italy
 HQ: Ypsilantou Street 115 21 63 Athens Greece Kolonaki
 HO: Via Com.te G.B. Della Gatta, 3 - 80059 Torre del Greco, Naples Italy

Email: reseaworld@reseaworld.com

RSW
 RESEAWORLD
 MARINE FUEL AND OIL

è diminuito dell'1,9 per cento, rispetto alla migliore performance del Paese, il primo trimestre del 2006. Con così poco spazio di trasporto disponibile, multinazionali come Ikea, Home Depot e Walmart **hanno iniziato a noleggiare intere navi**.

A far funzionare i mercantili ci sono i comandanti e l'equipaggio. Oggi, secondo l'International Transport Workers' Federation, sono almeno 200 mila i marittimi (su un totale di oltre un milione) ad avere difficoltà a raggiungere la nave per il cambio di equipaggio con i colleghi, o a tornare a casa dopo la fine del turno, in assenza di corridoi aerei prioritari per questi lavoratori che solo a dicembre scorso l'ONU si è spinta a dichiararli una **"categoria chiave"**. Nel 2020 erano 400 mila. Oggi la situazione è **migliorata**, grazie anche alle pressioni sugli Stati e sugli organismi internazionali del legislatore mondiale dello shipping, l'International Maritime Organization; dell'International Chamber of Shipping e, in Italia, delle associazioni degli armatori Confitarma e Assarmatori. Il problema è che le nazioni da cui provengono la maggioranza dei marittimi (Filippine, Bangladesh, Sri Lanka e Pakistan) hanno bassi tassi di vaccinazione. Mediamente il turno di un marittimo a bordo di una nave dura dai quattro ai mesi. A luglio il Global Maritime Forum **ha denunciato** il raddoppio degli imbarchi oltre gli undici mesi, il massimo consentito dalle convenzioni internazionali. Sono lavoratori ben pagati ma più esposti di altri allo sfruttamento, agli abusi, agli scaricabarile burocratici. Lavorano su una nave battente bandiera straniera, lontani migliaia di miglia da casa, ritrovandosi spesso isolati. L'ultimo record è dello *chief officer* siriano Moahammad Aisha, rimasto **per quattro anni** a bordo di una nave prima sequestrata e poi abbandonata, dopo esserne diventato il responsabile legale.

L'ultimo rapporto economico dell'UNCTAD mostra come nel primo trimestre di quest'anno, mentre il valore degli scambi di merci è stato superiore al livello pre-pandemia, gli scambi di servizi rimangono al di sotto delle media. Significa che la produzione delle merci non è allineata alla capacità di trasportarle. È il commercio globale di prodotti correlati al COVID-19 che è rimasto forte durante i primi mesi dell'anno, mentre quello delle materie prime è crollato, anche se c'è da sottolineare che la mancanza di materie

prime sufficienti è il tipico modo in cui avviene una ripresa economica. Cina, India e Sud Africa hanno registrato, sempre nel primo trimestre di quest'anno, i risultati migliori. Le esportazioni cinesi, in particolare, sono fortemente aumentate addirittura rispetto ai livelli pre-pandemia. Al contrario, le esportazioni dalla Russia sono rimaste ben al di sotto della media del 2019. Una ripresa a singhiozzo, soprattutto da parte dei paesi in via di sviluppo. L'Asia Orientale spinge il commercio Sud-Sud, ma quando si escludono questi dati si rimane al di sotto della media.

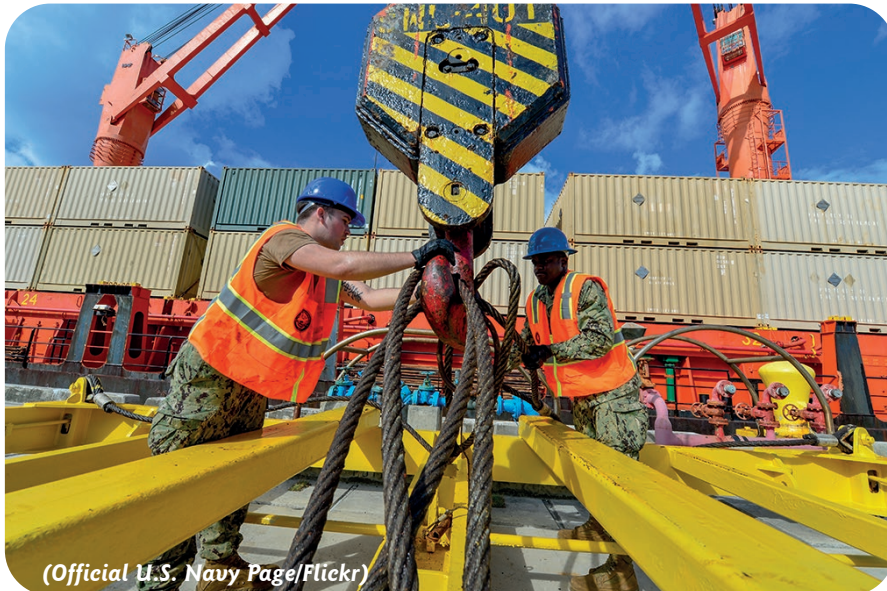
Domanda e offerta. Il problema è che la domanda supera di gran lunga l'offerta, esercitando una pressione al rialzo sui tassi di trasporto. Gli armatori sono contenti, perché gli slot di bordo dove mettere la merce vengono noleggiati a caro prezzo; gli spedizionieri non lo sono per niente, perché sono loro a pagare i noli marittimi. I consumatori, per il momento, possono ignorare tutto questo, se non subire un po' di inflazione. Se ci soffermassimo sugli ultimi due anni, però, non capiremmo molto, bisogna allargare lo sguardo. Le statistiche degli ultimi dieci anni mostrano come i tassi di trasporto oscillano continuamente perché è il rapporto domanda-offerta ad essere in riequilibrio costante. Sulla base dei dati di Drewry, tutto è iniziato nella seconda metà del 2010, dopo la recessione del 2008-2009. Allora l'armamento mondiale aveva una capacità di stiva ben superiore alla domanda di trasporto. Si chiama oversupply. In poche parole, le navi viaggiavano mezze vuote e i noli marittimi erano pagati tra i 2 e i 3 mila dollari per





spedizione. Man mano che la capacità delle navi e la domanda di merci sono tornate in equilibrio, le tariffe sono diminuite costantemente fino a raggiungere un minimo nel 2016. **A giugno del 2015** i trasportatori hanno pagato mediamente 56 dollari per portare un container dalla Cina al Nord Europa. Un container pieno di infradito è costato trasportarlo mediamente 5 centesimi in quel periodo. Oggi i noli marittimi sono arrivati oltre i 10 mila dollari per una singola spedizione.

«Fino a qualche anno fa era economicamente sostenibile pensare di volare su Londra pagando 9,99 euro?», si chiede Santi, «un prezzo che indicava come il vettore aereo, pur di conquistare fette di mercato, viaggiasse in perdita. Prima della pandemia, si trattavano noli marittimi dalla Cina all'Europa a livelli così bassi da far emergere in modo evidente come anche gli armatori lavorassero in perdita. Per le compagnie marittime in generale, non solo quelle che trasportano container, era impossibile remunerare il capitale investito, prova ne sono stati i numerosi fallimenti d'impresa seguiti al crack di Lehman Brother. Per analizzare razionalmente l'andamento dei noli bisogna guardare



(Official U.S. Navy Page/Flickr)

i grafici degli ultimi dieci anni e osservare come siamo passati da un estremo all'altro. Sia quando sono molto bassi che quando sono molto alti non c'è sostenibilità. È ragionevole, quindi, pensare che si raggiungerà un nuovo equilibrio».

LO SAPEVI CHE...

Il Block Exemption Regulation permette alle compagnie marittime di stipulare alleanze libere dai vincoli antitrust. A marzo 2020, in piena emergenza pandemica l'Unione europea l'ha prorogato fino al 2024

Il barometro del rischio assicurativo 2021 di Allianz Risk per lo shipping mette per la prima volta in cima i black-out informatici, seguiti dall'interruzione delle attività industriali e commerciali e dalla pandemia. Più che manifestare la debolezza della mondializzazione del commercio, questi indicatori mostrano quanto sia vasto e complesso il sistema. Secondo Santi «la risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione, ma di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando le catene logistiche con un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili. Una maggiore efficienza cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e i colli di bottiglia».

Soprattutto all'inizio della ripresa post-pandemia, nel pieno dell'estate 2020, sembrava che il rialzo dei noli marittimi fosse una cinica scelta imprenditoriale delle compagnie marittime: ridurre apposta la capacità di stiva tramite le partenze a vuoto e l'annullamento degli approdi, i *blank sailing* (aumentati di circa un terzo nell'ultimo anno), così da tenere alti i profitti mantenendo alti i costi di noleggio degli slot di carico. Già nella seconda metà del 2020 i profitti degli armatori sono triplicati rispetto all'anno precedente. I ricavi tra luglio e settembre scorso della prima compagnia marittima di container, Ap Moller Maersk, **sono stati senza precedenti**, pari a oltre 16 miliardi di dollari. In realtà, i dati di Sea-Intelligence mostrano come a partire da luglio dell'anno scorso la capacità di stiva è aumentata a tal punto da superare quella post recessione 2008-2009. Tra febbraio e marzo 2020 il numero di partenze a vuoto è stato estremamente elevato, ma verso la fine dell'estate si sono azzerate per poi tornare a crescere, con un nuovo picco alla fine del 2020 e all'inizio del 2021. Le cose sono iniziate a cambiare a luglio 2020, quando il commercio Asia-Nord America della costa

occidentale ha visto un'iniezione di capacità tramite l'introduzione di navi più grandi e l'aggiunta di carico su quelle in circolazione. Da allora ci sono state settimane in cui la crescita di capacità ha toccato un tasso del trenta per cento. Nel secondo trimestre del 2020, quando la domanda è scesa tra il 20 e il 30 per cento, come mostra **uno studio di Alphaliner** commissionato dal World Shipping Council, i vettori hanno ridotto i servizi e le navi inattive. Alla fine del 2020 la flotta mercantile mondiale inattiva era appena al 2,5 per cento, di cui più della metà erano navi in riparazione. Anche per l'Unione europea la pista della speculazione armatoriale non spiega del tutto l'aumento vertiginoso dei noli marittimi.

All'inizio di quest'anno la DG Competition della Commissione europea ha deciso di non avviare indagini verso gli armatori per presunte violazioni di mercato con l'impena dei noli. È innegabile, però, che nel trasporto dei beni di consumo via mare, cioè il mondo delle compagnie marittime di portacontainer, viga un oligopolio. La danese Maersk, l'elvetica di origini sorrentine Msc e la francese Cma Cgm trasportano circa tre quarti del volume container complessivo. Le prime dieci compagnie marittime di questo tipo circa il 90 per cento. È un assetto con una sua logica. È un'attività d'impresa *capital intensive*, cioè ad alti investimenti per alti profitti, ma anche, se qualcosa va storto, esposta ad altissime perdite. Le navi mercantili devono garantire una certa affidabilità su strade tra le più



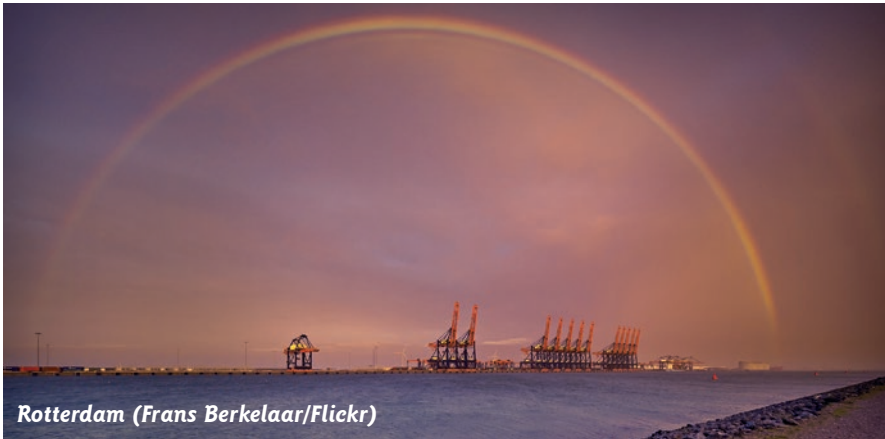
Rotterdam (Luke Price/Flickr)



SISAM
WE DELIVER

 logistics@sisam.it

 +39 0586243810



Rotterdam (Frans Berkelaar/Flickr)

pericolose del mondo, gli oceani. Un libero mercato potrebbe permetterebbe a molte più imprese di cimentarsi in questa attività, ma col rischio di generare un mercato pieno di servizi inaffidabili. In nome dell'approvvigionamento, del fatto che i mercantili sono gli anelli più grossi della catena della distribuzione mondiale, le compagnie marittime che trasportano container possono stipulare alleanze senza dover attendere un responso dell'Antitrust, perlomeno in Unione europea, grazie al **Block Exemption Regulation**, che a marzo del 2020, in piena emergenza pandemica, è stato esteso fino al 2024. Inoltre, sempre seguendo la politica d'impresa strategica, godono di un'aliquota storicamente favorevole, intorno al 7 per cento (facendo la media tra gli stati di bandiera), che li rende estremamente più competitivi degli altri trasportatori, soggetti alla tassazione standard riservata alle aziende private, che per gli spedizionieri è in media del 27 per cento. È una situazione normale finché gli armatori e gli spedizionieri fanno due mestieri separati, dove il primo trasporta via mare e l'altro via terra. Diventa anomala quando uno dei due inizia ad estendere la propria attività logistica nel territorio dell'altro, che è quello che è successo negli ultimi dieci anni. Indovinate da parte di chi? In passato, il massimo dell'extraterritorialità armatoriale era il terminal container portuale. La compagnia marittima grande dirige sempre anche i terminal container strategici dove approda, cosa che oltre a garantirgli un certo controllo dell'operatività gli permette di essere molto più affidabile nei tempi dei servizi. Da una decina di anni, però, le cose si sono decisamente allargate. Forte di risorse finanziarie immense, l'armatore tende ad acquisire aziende logistiche terrestri, treni, terreni, capannoni, terminal container, cioè il mondo dello spedizioniere. Si chiama verticalizzazione dei servizi, di modo che l'impresa marittima diventa un grande gruppo logistico che arriva a gestire tutta la filiera, dal carico a bordo allo scarico del camion in negozio. «Un numero sempre più esiguo di soggetti che offrono servizi di trasporto via mare impedisce a noi spedizionieri una negoziazione bilanciata», spiega la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto. «Se la ratio del Consortia Block Exemption Regulation - continua - è garantire un servizio di qualità lungo la supply chain marittima, oggi vediamo come questa stessa ratio sia disattesa nella prassi dai carrier marittimi, che agiscono come private company, controllando la capacità di stiva per sostenere il costo dei noli e riducendo ai minimi la qualità. Ci troviamo dunque nella situazione paradossale in cui il prerequisito di legittimità dell'esenzione antitrust, la qualità del servizio, è macroscopicamente venuta a mancare». ■

L'aliquota media degli armatori è del 7 per cento. Quella degli spedizionieri è al 27 per cento

ALWAYS LOOKING FORWARD

Veicoli speciali per ogni tua esigenza



vrent
member of vfm company

**IL PNRR GLIENE
DESTINA BEN 24,7
MILIARDI. MA LA
GESTIONE POLITICA CHE
C'È DIETRO È LA VECCHIA
LINEA KEYNESIANA
DALLA DOMANDA IN-
DOTTA A DISCAPITO
DELL'EFFICIENZA.
RIDUCENDO DI POCO I
COSTI PER TONNELLATA,
INVECE DI
DILAPIDARE LE RISORSE
PUBBLICHE, SI AVREBBE
QUELLA STRATEGIA LO-
GISTICA CHE CI MANCA**



di **Fabrizio Vettosi**

Si è molto dibattuto in questi giorni sulla capacità di *delivery* mostrata dal ministero delle Infrastrutture nel firmare decreti per un controvalore superiore al 70 per cento delle somme stanziare. Tuttavia il fatto di averle “decretate” non significa averle spese e, soprattutto, sembra quasi una corsa dettata da un obbligo piuttosto che una convinta decisione frutto di una strategia in ambito logistico. A metà novembre, in occasione di una conferenza sul futuro della logistica, ho avuto modo di concordare per l’ennesima volta - a dimostrazione che le conferenze servono davvero a poco - la mia opinione con quella molto autorevole di Maurizio Maresca, ordinario di diritto internazionale all’Università di Udine. Ovvero, in sintesi, che in Italia non mancano le risorse finanziarie per la logistica, mentre manca una strategia logistica.

Personalmente, vado oltre e mi domando: siamo certi che la M3 (C1 e C2) - che non sono linee della metropolitana ma la missione 3 del ministero delle Infrastrutture, quella che gestisce le risorse per le infrastrutture e i trasporti del Piano

FERROVIE SENZA STRATEGIE



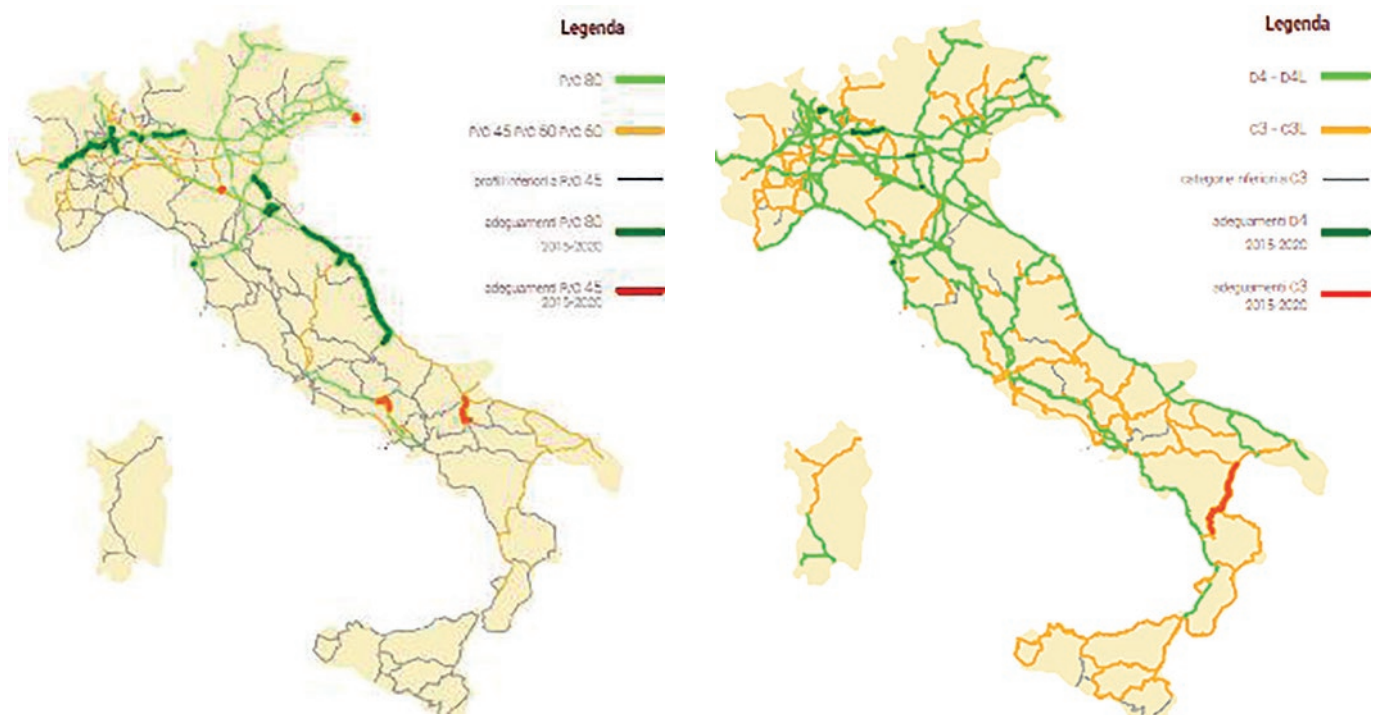
Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - sia davvero necessaria per cambiare l'efficienza e il volto della nostra logistica? È possibile che siano state necessarie le migliaia di morti della pandemia per ottenere dei provvedimenti che dovrebbero essere normali decisioni in un Paese che ancora è basato su una ventina di distretti industriali di eccellenza e con una popolazione adeguatamente numerosa?

In effetti, il quesito è proprio questo. In Italia si è sempre investito negli ultimi venti anni circa il 2 per cento del prodotto interno lordo in infrastrutture di trasporto, ma lo si è fatto male e non rispettando i tempi. Non è compito dello scrivente in questa sede commentare il PNRR ma posso dire che immediatamente balza agli occhi dell'analista l'enorme divario nell'allocatione tra le due sub-missioni: ben 24,7 miliardi per la rete ferroviaria (prevalentemente destinati ai passeggeri) e 630 milioni per l'intermodalità logistica integrata. Mi sembra evidente che l'ottica politica sia quella keynesiana volta alla domanda indotta piuttosto che all'efficienza. Ovviamente non aggiungo commenti su quanto stanziato per la modalità marittima e portuale attraverso il fondo complementare

(circa 3,4 miliardi). Risulta invece emblematico che l'esiguo stanziamento per le ZES (i 630 milioni di poc'anzi) sia finito addirittura nella Missione 5, che poco a che vedere con la tematica logistica.

Ma veniamo all'attuale quadro, che vede il trasporto combinato pesare per circa il 20 per cento del totale domestico, mentre la sola modalità ferroviaria si attesta a poco sopra il 10 per cento. Come dicevamo, è proprio necessario creare nuove opere? Il PNRR cita le "connessioni diagonali" a cui sono assegnati svariati miliardi; ma ha senso "bucare" gli appennini con opere che costano circa 30 milioni per chilometro, quando basterebbe migliorare l'infrastruttura ferroviaria di ultimo miglio sui entrambi i versanti? Oppure adeguare leggermente l'asse tirrenico da Civitavecchia in su, valorizzando quello che già c'è. Le risorse aggiuntive potrebbero andare a finanziare il ferrobonus raggiungendo due obiettivi, aumentare la distanza media del combinato strada-ferro, che oggi è inferiore ai 500 chilometri, e ridurre il costo a tonnellata/chilometro avvicinandolo e rendendolo competitivo al "tutto strada".

Dalla cosiddetto "TAC Ferroviaria Italiana" si evince chiaramente di quanto l'infrastruttura ferroviaria sia ben dotata sia in termini "di sagoma" che di "peso assiale":



In tale contesto, il raccordo tra i porti dei quadranti meridionali e la rete ferroviaria consentirebbe ai porti di poter essere attrattivi per le principali compa-



AGENZIA GENOVESE sr.l

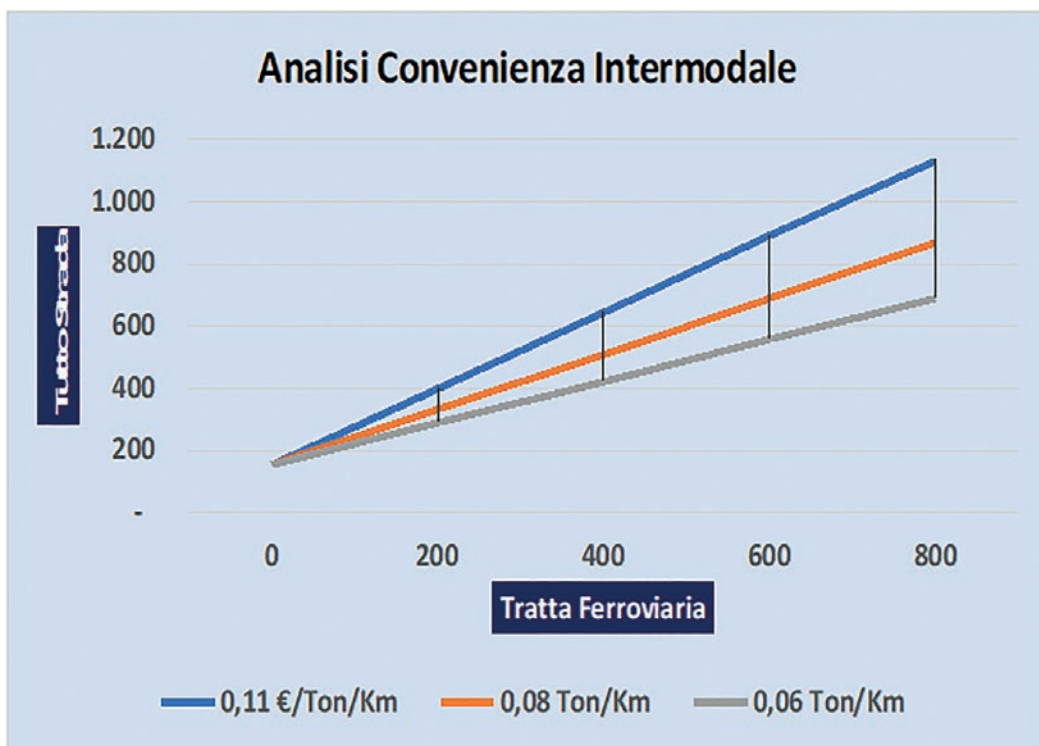
AGENZIA MARITTIMA

SEDE: Via Alcide De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5512109 pbx
E-mail: info@agenziagenovese.it


Ufficio Commerciale: Tel. 081 5512109 pbx (4 linee)
E-mail: commerciale@agenziagenovese.it

gnie marittime, mentre attualmente, a causa di tale deficit e dello scarso sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria, a cui si aggiunge la disponibilità di navi più grandi e più veloci rispetto a vent'anni fa, rende più conveniente chiamare i porti situati nei quadranti settentrionali. Se poi vogliamo limitarci ai ricchi traffici che caratterizzano la direttrice Nord-Ovest-Centro Est e viceversa (molto spesso caratterizzati da trasporti pesanti), ci rendiamo conto che la modalità tutto ferro o il combinato modale strada-ferro-strada viene sottoutilizzato.

Abbiamo provato a sviluppare alcune simulazioni assumendo un costo del trasporto tutto strada di 9 centesimi per tonnellata/chilometro su una tratta di 700 chilometri; dall'altro lato, l'utilizzo dell'intermodale su una tratta di 600 chilometri in ferrovia e di 300 chilometri (150 chilometri andata e ritorno con relativo carico e scarico) su strada, con un costo della movimentazione intermodale di 7 euro per tonnellata. Il risultato viene raffigurato nel grafico sottostante, in corrispondenza di diversi livelli del costo della componente ferroviaria.




Dalla retta arancione appare evidente che se il costo della modalità ferroviaria si riducesse di circa il 25 per cento (da 11 a 8 cents) vi sarebbe perfetta equivalenza con il tutto strada. A mio avviso, basterebbe un po' di sforzo mentale, una visione globale (la cosiddetta "strategia logistica" detta poc'anzi), e qualche buon tecnico e meno politici, per evitare la dilapidazione di risorse pubbliche a cui abbiamo assistito nel corso degli ultimi decenni. ■



**STUDI LEGALI
CONSOCIATI**

Avv.ti Porzio Bove e Associati

www.slconsociati.com



NAPOLI - Via Raffaele De Cesare, 31
Tel. +39 081 4288242
Fax +39 081 5518341
slc.na@slconsociati.com

GENOVA - Piazza Giuseppe Verdi, 6/9
Tel. +39 010 5957299
Fax +39 010 5749726
slc.ge@slconsociati.com

MILANO - Piazza Castello, 1
Tel. +39 02 867012
Fax +39 02 874752
slc.mi@slconsociati.com

RAVENNA - Via IX Febbraio, 2
Tel. +39 0544 218323
Fax +39 0544 214431
slc.ra@slconsociati.com



Fincantieri verso un nuovo business innovativo

COME IL GRUPPO ITALIANO, PUNTANDO SU DIGITALE, AMBIENTE, AUTOMAZIONE E SICUREZZA INFORMATICA, STA CAMBIANDO LA NAVALMECCANICA TRASFORMANDO SÉ STESSA

La ricerca tecnologica in campo marittimo oggi si concentra su tre settori: ambiente, guida autonoma e sicurezza informatica. Il filo che li tiene uniti è la digitalizzazione. Nel corso del 2020 Fincantieri ha attivato oltre cento progetti di ricerca e innovazione, finanziati sia attraverso risorse proprie che con programmi europei, nazionali e regionali. Alcuni dei progetti sono realizzati mediante una stretta collaborazione con università e istituti di ricerca, attraverso l'attribuzione di incarichi specifici o il finanziamento di borse di dottorato, assegni di ricerca, o di posizioni di ruolo attivate nelle università partner.

La collaborazione con Aspi e IBM. Uno degli accordi più importanti dell'ultimo anno è stato quello pluriennale siglato a novembre 2020 tra il provider dell'azienda Fincantieri NexTech (già Insis), Autostrade Tech (società del gruppo Autostrade per l'Italia) e IBM. Insieme lavorano all'attivazione, commercializzazione e manutenzione di un sistema di nuova generazione per il monitoraggio e la sicurezza delle infrastrutture autostradali, già entrato in parte in esercizio sulla rete Aspi alla fine dell'anno scorso, a disposizione delle altre concessionarie autostradali europee ed extra europee. L'iniziativa si inserisce nell'ambito delle attività di sorveglianza di Aspi su ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie della sua rete. Fincantieri NexTech, che annovera competenze in aree come l'optronica, le telecomunicazioni, l'information technology e la cybersecurity, è il partner tecnologico di riferimento per la realizzazione, la messa in esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura tecnologica, nonché dei servizi accessori. La piattaforma si basa sull'intelligenza artificiale di IBM, si avvarrà dell'uso di droni, IoT (Internet of Things) e modellazione digitale 3D, per consentire la sorveglianza e il monitoraggio di oltre 4.500 opere presenti sulla rete autostradale, aumentando fortemente l'efficienza e la trasparenza dei processi.

Green ship. Da diversi anni il concetto di greening si è imposto come una delle linee guida dei processi di innovazione e ha acquisito un'importanza fonamen-

tale agli occhi dell'opinione pubblica. L'Unione europea (tramite il Green Deal), l'International Maritime Organization e la Cruise Line International Association hanno definito dei precisi obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti per i prossimi decenni, in particolare dell'anidride carbonica. Fincantieri considera le navi a basse emissioni o a zero emissioni «una pietra miliare della nostra visione», con le attività del 2020 che confermano quest'impegno. I recenti contratti nelle nuove costruzioni o nel refitting sono caratterizzati dall'impiego di gas naturale liquefatto, batterie, sistemi di abbattimento degli inquinanti e di efficientamento energetico. Fincantieri intende applicare un approccio olistico nella progettazione e nella costruzione, integrando al meglio tutti i sistemi di bordo, perseguendo un continuo miglioramento dell'efficienza energetica e sostenendo

l'introduzione di nuovi combustibili green, tecnologie per la de-carbonizzazione, tra cui le fuel cell, oltre che lo studio di materiali ad alte prestazioni.

Navi intelligenti e autonome. Nel processo di digitalizzazione ha assunto un'importanza fondamentale il potenziamento dell'"internet delle cose", i dispositivi connessi alla rete che pervadono tutti i settori industriali, e le navi non ne sono esentate. Il miglioramento dei sistemi di monitoraggio, di supporto alla navigazione e alle attività di bordo, conferisce valore aggiunto all'intero prodotto nave e contribuisce a migliorare la sicurezza globale. Lo studio di soluzioni, progettuali e operative, per la riduzione

della frequenza degli incidenti, oltre che misure capaci di migliorare la resilienza delle navi, garantiranno un aumento della sicurezza a trecentosessanta gradi. Il livello più alto di digitalizzazione navale è lo sviluppo di navi autonome da impiegare in qualsiasi scenario operativo, comprese le zone portuali congestionate. Si tratta di apparati con ricadute importanti sulle attività manutentive, post-vendita e di cyber security, studiati sia in progetti specificamente dedicati (ad esempio il progetto ECHO), sia per valutare gli impatti dei progetti attivati con lo scopo di aumentare l'integrazione digitale e l'autonomia di bordo (ad esempio il progetto STESS). Grande rilevanza è data alla modellazione dei possibili rischi d'attacco cyber e alle contromisure da adottare sia a livello logico che fisico per prevenire queste eventualità. Tali logiche e modelli vengono applicati ai prodotti e alle infrastrutture del gruppo Fincantieri, in campo militare e civile. Gli studi sul tema del controllo da remoto hanno portato nel corso del 2020 a significative ricadute



commerciali. In particolare la controllata Vard ha ottenuto una commessa per la costruzione di otto navi robotizzate, sulle quali sarà possibile ridurre la presenza umana a bordo dedicata alla gestione della nave.

Sostenibilità sociale. Proprio con l'obiettivo di promuovere la sostenibilità ambientale non solo come un'opportunità ma come una vera e propria missione, nel corso del 2020 si è svolta la seconda edizione di FincantieriON. L'iniziativa, rivolta a tutti i dipendenti, ha promosso la raccolta di idee innovative che possano contribuire alla salvaguardia dell'ambiente e alla creazione di valore a lungo termine da implementare in azienda. Nell'anno della pandemia sono state messe in atto azioni per fronteggiare l'emergenza, applicando rigidi protocolli e al contempo minimizzando gli impatti sulla produzione, trovando l'apprezzamento delle autorità sanitarie e dei dipendenti.

Il futuro digitale. Nel corso dell'anno è stato consolidato un nuovo programma di innovazione digitale e lavorativa focalizzato anche sullo smart working, **Fincantieri for the Digital Future**. Raccoglie le esigenze espresse dai dipendenti e i suggerimenti condivisi nelle survey erogate annualmente dalla funzione Information Technology. Lo scopo è la trasformazione digitale dell'intera catena del valore, con un utilizzo della tecnologia volto a migliorare l'esperienza dei dipendenti, dei clienti e dei fornitori. Per il conseguimento dell'obiettivo è necessaria una nuova mentalità per facilitare l'introduzione di nuovi dispositivi che aumentino sicurezza, efficienza, know-how aziendale e sostenibilità ambientale. L'approccio Fincantieri all'innovazione digitale mette insieme tecnologia e cultu-

Il livello più alto di digitalizzazione è lo sviluppo di navi autonome da impiegare anche nelle zone portuali congestionate



ra incoraggiando il cambiamento a ogni livello.

Nel corso dell'anno, anche la società controllata Fincantieri Marine Group ha promosso iniziative simili con indagini interne ai dipendenti per carpire l'ambiente di lavoro e intervenire dove serve. Alla survey ha partecipato il 70 per cento della popolazione target, dato in forte crescita rispetto al 34 per cento registrato nella precedente indagine del 2018.

Sicurezza informatica. L'attenzione alla sicurezza informatica si è progressivamente intensificata in risposta alla sempre maggiore complessità e frequenza con cui gli attacchi cyber vengono condotti verso aziende di valenza strategica nazionale e internazionale, rendendo necessario il costante adeguamento delle difese aziendali e dei processi di salvaguardia del patrimonio informatico. La protezione dell'integrità e della riservatezza di dati e informazioni è diventata **un pilastro della strategia digitale aziendale.**

Il gruppo Fincantieri garantisce la protezione dei sistemi informatici e dei dati evitando i rischi di violazioni alla rete, corruzione di dati o processi sensibili, tramite attività di prevenzione, rilevazione e interventi contro potenziali cyber attacchi. ■



INSTALLATION - REPAIR - MAINTENANCE WORLDWIDE



- ELECTRICAL & ELECTRONICS SYSTEMS
- COMMUNICATION SYSTEMS
- SECURITY SYSTEMS
- GREEN SHIP SYSTEMS
- NEW BUILDINGS

WWW.ELIGROUP.NET

FOLLOW US ON:





di **Mario Volpe***

Ormai è accorato che l'emergenza Covid ha trascinato con sé difficoltà d'ogni genere. Oltre alla drammatica emergenza sanitaria c'è stata una ripercussione a cascata su ogni comparto delle attività umane, senza risparmiare la produzione industriale e il mondo dei trasporti marittimi, acuendo le già canoniche difficoltà causate dall'ultima crisi economica. Eppure, nel mondo del trasporto container c'è qualcuno che ha sommessamente benedetto l'emergenza sanitaria responsabile di un crescendo di aumenti che, dalle risorse energetiche, alle materie prime ai manufatti industriali, è approdato nel settore del trasporto marittimo facendo decuplicare il prezzo dei noli dei container sulle rotte dell'estremo oriente. Il prezzo del trasporto di un container da quaranta piedi dalla Cina è gradualmente passato da circa seimila dollari dello scorso anno agli oltre diciottomila dollari attuali, motivato dagli armatori (in risposta alle lamentele degli operatori commerciali) dalla necessità di dover effettuare manutenzioni straordinarie sui propulsori delle navi per ridurre l'emissione di scarichi nocivi nell'atmosfera. Ormai, è cosa nota che il crescendo di rotte commerciali marittime ha, da una parte, dato uno slancio all'economia, ma dall'altra ha impattato negativamente sull'ambiente. Ipotesi questa che ha legato persino la diffusione di pandemie gravi al deterioramento dell'ambiente e alla crisi climatica, per tale ragione - è voce unanime - si ritiene necessario correre ai ripari, chiamando tutti a fare la propria parte, comprese le grandi compagnie marittime che insieme alle rotte aeree sono responsabili, in base a un recente studio condotto dall'Unione europea, del 14 per cento delle emissioni di

**UFFICIALMENTE,
SONO STATI
I COSTI AMBIENTALI
AD AVER AUMENTATO
I COSTI DI TRASPOR-
TO, MA LA REALTÀ È
BEN PIÙ COMPLESSA.
L'OPINIONE DI UN
IMPREDITORE ITA-
LIANO CHE LAVORA
CON AZIENDE
DELLA CINA**

gas serra nell'atmosfera. Dal momento che il Green Deal dell'Europa prevede la riduzione di oltre il 90 per cento delle emissioni dovute ai trasporti entro il 2050, è necessario rimboccarsi le maniche. Sebbene tutti gli operatori della filiera globalizzata del commercio e dei trasporti hanno ravvisato la necessità di porre attenzione al problema, qualche dubbio è sorto tra le categorie degli importatori e degli operatori commerciali. La prima domanda che si sono posti è come mai i costi dei trasporti hanno continuato a lievitare di mese in mese, anche dopo che gli armatori hanno fissato le somme da recuperare per adeguare i motori delle navi ai nuovi standard ambientali. Dal momento che la tendenza ha coinvolto tutte le compagnie di navigazione, risulta evidente la nascita, non spontanea, di un cartello sui prezzi in contrasto ai divieti imposti dall'Organizzazione Mondiale del Commercio di coalizzarsi con l'intento di istituire un monopolio privato di settore. Un monopolio che contribuisce al raddoppio dei prezzi dei beni al consumo. Come ha spiegato Vincenzo Fumo, doganalista amministratore della *Giovanni Fumo e Partners*, anche sul valore del nolo marittimo grava la stessa aliquota di dazio e IVA dei prodotti trasportati. Vi è quindi una naturale conseguenza alla levitazione dei prezzi al consumo che mette le famiglie davanti ad una diminuzione del loro potere d'acquisto. Inoltre, ipotizza Fumo, l'attuale tendenza potrebbe esplodere in notevoli squilibri commerciali ai danni delle piccole e medie aziende del

Sul nolo marittimo c'è la stessa aliquota Iva delle merci. I costi di trasporto lievitano naturalmente

RAPPRESENTIAMO UOMINI
DI MARE E SUL MARE
SULLE ROTTE DI UN GRANDE PAESE,
IL NOSTRO: L'ITALIA

ASSARMATORI

WWW.ASSARMATORI.EU



Una strada di Hong Kong nel 2018

settore, dovute alla predominanza delle grandi multinazionali con maggior potere negoziale. Sarebbero loro a spuntare prezzi di trasporto più convenienti a discapito dei piccoli importatori o degli importatori occasionali con un basso, o inesistente, potere contrattuale. Si teme, quindi, che per sopravvivere le imprese più piccole potrebbero ricorrere ad espedienti di evasione e elusione fiscale.

Ma il delirio dei listini delle rotte commerciali è solo in minima parte legato all'adeguamento delle navi, la verità ha anche un'altra faccia dal sapore esclusivamente economico e speculativo. Come ha riportato di recente il quotidiano La Repubblica, il gigantismo navale esploso nel 2016 in concomitanza con la crisi del commercio mondiale costrinse gli armatori, in piena crisi di eccesso di stiva (*oversupply*) a continue riduzioni dei noli, allargando sempre più la voragine delle perdite annuali. La concorrenza spietata che n'è conseguita ha fatto la sua prima vittima illustre nel settembre del 2016, la sudcoreana Hanjin Shipping, una delle più grandi compagnie marittime del mondo, lasciando alla fonda decine di navi portacontainer dopo la dichiarazione di fallimento. L'improvvisa morte dell'Hanjin è stata un monito per la riorganizzazione delle condizioni di trasporto, inducendo gli armatori a ridurre il numero delle rotte ottimizzando le spese per contenere i costi di gestione. In quegli anni, infatti, le navi non viaggiavano più a pieno carico, spesso non riuscendo a sostenere i costi per ogni singolo viaggio, finché il Covid non ha ridotto ulteriormente le attività economiche, colpendo soprattutto le rotte con le Americhe che hanno da sempre garantito il maggior fatturato ai colossi del mare. Il devastante numero di contagiati e di vittime che hanno colpito gli USA ha, di fatto, bloccato il traffico commerciale marittimo, ma a seguito delle vaccinazioni e del controllo sulla

pandemia è riesplora la richiesta dei trasporti, inducendo le compagnie a spostare le navi verso il miglior offerente, contribuendo, così, al graduale e sproporzionato aumento dei prezzi che hanno destabilizzato i programmi commerciali di molti operatori e imprese.

Pare che da recenti indiscrezioni, provenienti dalle agenzie marittime cinesi e dagli esportatori in generale, si preveda una diminuzione della domanda di trasporto proprio sulle rotte dell'America. Questa tendenza, secondo gli osservatori marittimi, potrebbe riflettersi in una riduzione graduale della domanda dei container anche sulle rotte dell'Europa, riportando la tempesta dei prezzi in una graduale situazione di normalità. ■



**Mario Volpe (nella foto), imprenditore e scrittore, fin da giovane si è occupato di commerci e relazioni economiche tra le imprese italiane e la Cina assistendo, di persona, alla crescita e alla straordinaria trasformazione del paese. È stato osservatore del fenomeno per la rivista L'Espresso Napoletano curando la rubrica editoriale Chinapoli in cui analizzava le relazioni sociali tra la comunità cinese e la città di Napoli. È autore del saggio China Prosit e di romanzi che raccontano la vita in Cina, tra cui Un treno per Shanghai e La Donna dei Grilli. Il suo primo libro, L'anno del dragone, è stato donato all'ambasciatore cinese a Roma in occasione del quarantennio di relazioni diplomatiche tra i due paesi.*

COMBI LINE

International Spa

**Esperienza
e affidabilità
sono le chiavi
per il successo**

SERVIZI LCL DA/PER NAPOLI

EXPORT:

- **Imbarchi per Asia via Singapore o via Hong Kong**
China, Giappone, Korea, Taiwan, Indonesia, Malaysia, Filippine, Thailandia, Vietnam, India, Bangladesh, Sri Lanka, Pakistan, Australia, Nuova Zelanda, Sud Africa, etc.)

IMPORT: (con sbarco e svuotamento a Napoli)

- **Imbarchi settimanali da Sud Est Asia e Cina via Hong Kong, Shanghai, Ningbo, Singapore**
- **Servizi regolari LCL da/per resto del mondo via Milano**
- **Servizio treno da/per Cina**
- **Servizio full truck da/per Cina**

Filiale di **NAPOLI** - Via E. Cosenz n. 13 - 80142 Napoli - Fax: 081 19810064 napoli@combiline.it

Contatti:

Director, sales/import: Vincenzo La Montagna - vincenzo.lamontagna@combiline.it - Tel. 081 19810053

Export, sales: Angela Amitrano - angela.amitrano@combiline.it - Tel. 081 19810052

Customer service, sales: Diego Sommella - diego.sommella@combiline.it - Tel. 081 19810055



Oltre il petrolio



(Lucas Roos)

di **Paolo De Martino**

Quanto possono essere provocatorie e bizzarre le visioni sul futuro? Qual è il ruolo che l'università può giocare nell'aiutare a reimmaginare le nostre città? Cerchiamo di rispondere a questa domanda attraverso gli occhi e i progetti degli studenti dello studio di progettazione MSc 2 "Architecture and Urbanism beyond oil", coordinato dalla professoressa Carola Hein, presso il Dipartimento di Architettura della *Delft University of Technology* in Olanda nel 2018, in collaborazione con i ricercatori e professori di urbanistica Henri van Bennekom, Paolo De Martino e Ollie Palmer. I progetti degli studenti hanno esplorato strategie di transizione guardando in maniera specifica ai territori di due città portuali: Napoli e Dunkerque. L'idea alla base del corso è il progetto può aiutare nella riqualificazione dei territori del petrolio, molti dei quali obsoleti, generando nuove forme e potenzialità urbane. Queste riguardano il tema della bonifica, rigenerazione urbana, e strategie per la conservazione e valorizzazione del patrimonio industriale. Autorità portuali e comuni in queste città portuali, anche se in modi e a scale differenti, si confrontano con la sfida di dover ripensare intere porzioni di territorio quando il petrolio si esaurirà. Questo richiederà una profonda riorganizzazione delle gerarchie territoriali, ripensando il rapporto tra energia e natura, economia e ambiente, infrastrutture e acqua, cultura e storia secondo modalità, spazi e tempi ancora tutti da stabilire.

What if... Il corso ha portato avanti un approccio per scenari. L'idea dello scenario, che non ha la pretesa di pianificare ogni cosa, meglio si allinea allo spazio della contemporaneità, definita dal sociologo polacco Zygmunt Bauman liquida, porosa, dove convivono e si scontrano visioni differenti. Lo scenario diventa un'immagine capace di tracciare una direzione in un contesto fatto di differenze, complessità e conflitti e incertezze. Più che progetti assertivi, lo scenario indica possibili nuove narrazioni, modelli interpretativi e approcci culturali. In primo luogo si tratta quindi di tratteggiare una visione; poi lasciarsi affascinare dalle narrazioni; infine, da progetti concreti. Il corso parte dalle ricerche condotte dalla Hein che per anni si è interrogata sugli impatti che il petrolio ha avuto nella definizione degli spazi delle nostre città, ma anche sulla nostra cultura. In differenti pubblicazioni la Hein ha introdotto il concetto di *petroleumscape* (C. Hein, 2009, 2013, 2016, 2018; C. Hein, Russo, M., De Martino, P., 2017), che di fatto rappresenta un modello interpretativo per leggere, comprendere e reinterpretare la relazione complessa tra i flussi del petrolio, la

RIPENSARE LE CITTÀ PORTUALI NELL'EPOCA DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA. QUATTRO PROGETTI UTOPICI DEGLI STUDENTI DEL DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA URBANISTICA OLANDESE DI DELFT PROVANO A RIPROGETTARE LE CITTÀ PORTUALI DI DUNKERQUE E NAPOLI

sua infrastruttura, e la nostra vita. Il petrolio ci circonda. È l'industria petrolifera, con i porti, le raffinerie e i depositi di carburante sparsi nei nostri territori a far funzionare le nostre città. La maggior parte dei vestiti che indossiamo contiene petrolio, così come tutti gli oggetti che ci circondano, dagli *smartphone* ai computer ai cosmetici. Anche il cibo contiene petrolio, se pensiamo alla catena logistica che lo trasporta o al *packaging* che lo avvolge.

Immaginare quindi, uno scenario senza petrolio richiede di pensare non solo a soluzioni tecniche, necessarie, ma soprattutto di mettere in discussione la nostra vita, le nostre abitudini e credenze culturali. Pertanto, la risoluzione di un problema urbano e spaziale diventa opportunità per una radicale trasformazione sociale. Due città portuali fanno da sfondo alla storia. Nella zona portuale di Dunkerque esistono oggi due raffinerie smantellate in attesa di riqualificazione. Analogamente, l'area orientale di Napoli oggi ospita ancora i frammenti di una raffineria chiusa negli anni Ottanta, con depositi di carburante ancora funzionanti poco distanti dal centro storico. Si tratta di dover ripensare queste relazioni alla luce di una nuova forma dell'abitare. I territori rimasti tra porti e città necessitano di essere recuperati e ridisegnati per far spazio alla contemporaneità. Tutto questo solleva alcune questioni: chi pagherà per la bonifica e secondo quali modalità? Come funzioneranno questi luoghi in futuro? Di quanto spazio avrà bisogno la transizione energetica? Quale ruolo la cultura può giocare in tutto questo? Per rispondere a queste domande è necessario ripensare la natura dei porti e la relazione con le loro città e territori metropolitani. Questo necessita di nuovi strumenti e approcci alla pianificazione. Dal novecento e dalla modernità ereditiamo i piani urbanistici e la logica dello *zoning* che di fatto ha suddiviso il territorio in enclave funzionali, spesso sconnesse tra loro. Questa logica, basata su pratiche rigide e poco resilienti, ha creato approcci settoriali, degrado ambientale e fratture tra porti e comunità urbane.

Scenari e porosità. Quello che si propone è quindi un approccio per scenari (porosi) più che per piani (rigidi). Lo scenario è un'idea di futuro, utopico, distopico, possibile, preferibile o plausibile e normalmente risponde alla domanda: *what if?* (Viganò, 2010; Viganò & Secchi, 2009). Gli scenari contribuiscono a fornire un quadro strategico e una comprensione teorica per consentire ai differenti stakeholders di affrontare meglio le incertezze. Sono

CARGOMAR
International Freight Forwarders

**TRASPORTI E SPEDIZIONI
NAZIONALI ED INTERNAZIONALI**

Contatti
NAPOLI ☎ 081 5846569
MILANO ☎ 02 21 38 851
CASERTA ☎ 0823 1833740

🌐 www.cargomar.it

Info e quotazioni:
sales@cargomar.it

Social

Partners:
POSTA SICUR
 spedizioniInnovative

Logos: CARGOMAR, WCA, ANAB, ACCCSSEA, RINA, WCA INTER GLOBAL, Member of CIG Federation, CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM ISO 9001

pensati per esplorare cosa potrebbe accadere in futuro, piuttosto che fornire affermazioni assertive. Lo scenario suggerisce un processo di speculazione in cui tutto è possibile e allo stesso tempo tutto è messo in discussione. Alla base, quattro temi cruciali: il primo riguarda *il tempo e le differenti temporalità di trasformazione* dello spazio in relazione ai diversi soggetti che lo abitano e lo pianificano, considerato che spazio, istituzioni, società ed economie cambiano con modalità e ritmi differenti. Il secondo tema riguarda *la scala del progetto* che non è mai fissa e stabilita a priori. Al contrario il territorio necessita di sguardi multiscalari in cui il globale diventa locale e il locale diventa globale. Il terzo tema riguarda *il processo*, non inteso solo come spazio ma come soggetti e comunità. Costruire uno scenario riguarda quindi disegnare un processo. Infine, il tema della *porosità*. Lo spazio contemporaneo è uno spazio poroso e queste porosità vanno lette come opportunità verso un progetto di rigenerazione molto più ampio. È un concetto, quello della porosità, originariamente applicato agli studi urbani dal filosofo e scrittore tedesco Walter Benjamin, che durante i suoi viaggi a Napoli all'inizio del XX secolo descrisse la città portuale italiana come un territorio poroso, riferendosi alla materialità della sua architettura, il tufo, ai vuoti inaspettati e alla teatralità degli stili di vita (Benjamin & Lacis, 2020; Cacciari, 1992; C. Hein, 2021). Con questi presupposti si tenta di andare oltre il forse obsoleto concetto di *masterplan*. Non si tratta di progettare più lo spazio in maniera settoriale quanto di fornire una suggestione, un'immagine, che lasci spazio all'incertezza. Lavorare per scenari aiuta a riflettere criticamente sulla storia evolutiva dei luoghi e delle comunità che li abitano, è il primo passo per stabilire un rapporto con la città. Quattro progetti, quindi. I primi tre riguardano la città francese di Dunkerque e l'ultimo la città partenopea. Gli scenari propongono delle nuove narrazioni in riferimento ad una possibile rinnovata relazione tra porti e territori. I quattro progetti anche se in maniera differente e secondo approcci diversi si interrogano sul futuro delle nostre città, prendendo spesso strade inaspettate e mettendo in crisi profondamente alcuni aspetti della nostra vita.

Dunkerque: Natura | Energia



Architecture and Urbanism Beyond oil - Design Studio at TU Delft 2018 - Post industrial safarei by Ege Cakir

Il contesto urbano è quello di Dunkerque, città portuale francese, dal forte carattere industriale, che si affaccia sul mare del nord. L'area portuale ospita oggi due raffinerie di petrolio, una chiusa dagli anni Ottanta del novecento (compagnia petrolifera della BP) e un'altra in fase di dismissione (Total). Ege Cakir intitola il suo progetto "*Post Industrial Safari*" e propone delle enormi e bizzarre macchine animate che, nel decontaminare il suolo secondo un arco temporale di dieci anni, diventano un'attività ricreativa per i cittadini. Il proget-

to apre quindi al tema degli usi temporanei dello spazio portuale che diventa un grande palcoscenico teatrale in continuo cambiamento.

Dunkerque: Economia | Ambiente



Architecture and Urbanism Beyond oil - Design Studio at TU Delft 2018 - "Cured Land" by Thomas Bianchi

Il progetto "Cured Land" di Thomas Bianchi parte dalla consapevolezza di Dunkerque come città portuale e industriale. Per molti anni l'industria petrolifera ha fornito posti di lavoro, restituendo però alla città e ai cittadini un paesaggio che oggi risulta fortemente deturpato. Il progetto propone di prendersi cura del territorio avviando dei processi virtuosi per reinserirlo nuovamente nelle



GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI NAPOLI Soc. Coop.
 P.zale IMMACOLATELLA VECCHIA - TEL. 081/5527240 (pbx) - FAX 081/5524435
 MOLO BEVERELLO - PORTO NAPOLI
 e-mail: ormezzatorinapoli@libero.it







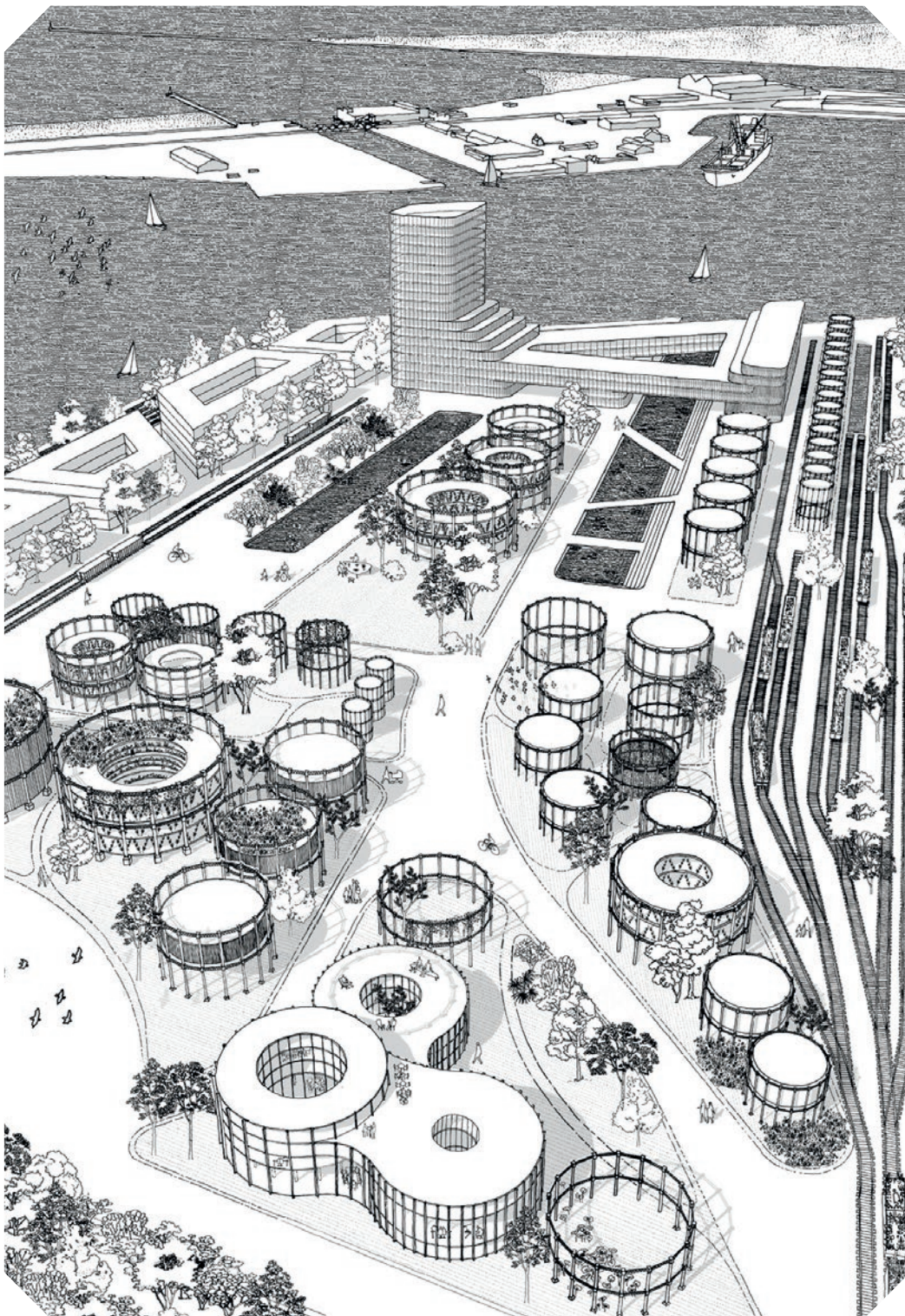




Una vita a salvaguardia della sicurezza dell'approdo...

dinamiche metaboliche e paesaggistiche. Per fare questo è importante interrogarsi sulle dinamiche temporali, immaginando come questo paesaggio possa mutare nel tempo, generando anche nuovi valori e meccanismi economici.

Dunkerque: Infrastrutture | Acqua



Architecture and Urbanism Beyond oil - Design Studio at TU Delft 2018 - Josephine Gebbie

Il progetto di Josephine Gebbie riguarda il tema della circolarità. Si propone di riciclare un'intera parte del porto e delle sue infrastrutture non più adatte alle esigenze contemporanee. In tal modo, ha immaginato un nuovo tipo di società autosufficiente che ruota attorno al tema dell'acqua. Attività ricreative e centri di ricerca trovano spazio nei vecchi serbatoi di petrolio rigenerato, alimentati da energia idroelettrica.

Napoli: Cultura | Storia



Architecture and Urbanism Beyond oil - Design Studio at TU Delft 2018 - Mercati napoletani by Marijn Heijnis

Il progetto di Marijn Heijnis, i “Mercati Napoletani”, mira a ristabilire un senso di appartenenza tra la comunità di San Giovanni a Teduccio (dietro il porto) e il porto. Propone il concetto di mercato come luogo in cui le persone che vivono a San Giovanni possono sviluppare attività legate al porto, relazionandosi con stranieri, forestieri e turisti. Marijn suggerisce che le nuove attività creative e l’automazione industriale sostituiranno le infrastrutture petrolifere pesanti. Secondo la sua proposta, le tradizionali relazioni urbane, il modo di vivere la città, i materiali storici dei rituali possono diventare fonte di ispirazione per ripensare la città portuale di Napoli in un’epoca oltre il petrolio.

Conclusioni. I flussi di petrolio hanno modellato i paesaggi e le città portuali a livello globale e secondo modi diversi. Industria petrolifera, raffinerie, serbatoi di petrolio, nonché le sedi amministrative o le stazioni lungo le nostre autostrade o in città ne rappresentano il risultato più tangibile. Se da un lato questo sviluppo industriale ha prodotto prosperità e benessere economico consentendoci di muoverci agevolmente in tutto il mondo che sia per lavoro o per piacere, ha prodotto come conseguenza grosse disuguaglianze, produzione di rifiuti e alterato in maniera irreversibile i nostri paesaggi costieri e non solo. Tutto ciò richiede oggi un cambio di direzione e l’università può svolgere un ruolo importante nel formare menti creative. A Dunkerque e a Napoli la presenza di infrastrutture petrolifere non riguarda solo il porto. Al contrario, ha una profonda ripercussione sulla città e il territorio circostante. Queste infrastrutture industriali hanno generato negli anni separazione spaziale e culturale. Ed è proprio questa separazione a diventare il punto di partenza per i progetti presentati in questo breve contributo. Gli studenti hanno scelto di ripensare l’architettura del petrolio a diverse scale e attraverso diverse dimensioni come un’opportunità per ri-avvicinare il porto alla città e alla sua comunità urbana. Nelle loro visioni di breve, medio e lungo periodo le persone sono sempre al centro dei progetti e lo scenario diventa uno strumento per ricostruire un senso di comunità. Seppur differenti nell’approccio e nelle idee, i quattro progetti guardano al territorio come risorsa, come luogo dove ospitare nuove forme di convivenza. Gli scenari proposti, al di là della loro fattibilità, evidenziano un aspetto importante, ovvero la necessità di cambiare il rapporto tra città e porto e di riciclare gli spazi ai margini dell’infrastruttura come possibilità per ricucire i frammenti territoriali e dare nuovo senso al mosaico urbano (Amenta & De Martino, 2018; Castigliano, De Martino, Amenta,

& Russo, 2020; Paolo De Martino, 2020; P. De Martino, 2021; P. De Martino & Hein, 2020; Russo, 2011).

Gli scenari post-petrolio mirano quindi a ripensare il palinsesto urbano insieme ai flussi materiali e immateriali che ne fanno parte. I progetti presentano una riflessione sulla complessità dei diversi elementi della struttura urbana, quali l'infrastruttura, il patrimonio, il paesaggio, l'acqua, l'economia, affrontando anche questioni di rigenerazione dell'esistente al fine di renderlo capace di contenere nuove funzioni più compatibili con i tempi e ritmi della contemporaneità.

Tale prospettiva progettuale può consentire ai porti di Dunkerque e Napoli, e non solo, di instaurare nuove forme di integrazione con la città, arricchendo il palinsesto urbano e le sue memorie. ■

Riferimenti bibliografici

Amenta, L., & De Martino, P. (2018). WASTESCAPES IN PORT CITIES. NAPLES AND ROTTERDAM: A SPATIAL AND INSTITUTIONAL COMPARISON ON THE ROLE OF PORTS AS PROMOTERS OF CIRCULAR ECONOMY. BDC. *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, 18(2), 159-181. doi:<http://www.rth.unina.it/index.php/bdc/article/view/6235/7367>

Benjamin, W., & Lacis, A. (2020). *Napoli porosa*. Naples: Grafica Elettronica srl.

Cacciari, M. (1992). Non potete massacrarmi Napoli. Conversazione con Massimo Cacciari. In C. Velardi (Ed.), *La città porosa. Conversazioni su Napoli*. Napoli: Edizioni Cronopio.

Castigliano, M., De Martino, P., Amenta, L., & Russo, M. (2020). Reinventing Wastescapes in port cities

A resilient and regenerative approach to plan Naples at the time of logistics. BDC. *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, 20(2), 261-276.

De Martino, P. (2020). The Central Tyrrhenian Sea Port Authority. A critical juncture for the Campania port system? *PORTUSplus*, 9. Retrieved from <https://www.portusplus.org/index.php/pp/article/view/202>

De Martino, P. (2021). *Land in Limbo. Understanding path dependencies at the intersection of the port and city of Naples*. (PhD Degree). TU Delft Open, Delft. Retrieved from <https://journals.open.tudelft.nl/abe/article/view/5813/4999>

De Martino, P., & Hein, C. (2020). The Creation of the Central Tyrrhenian Sea Port Authority: A critical juncture for the Naples port city region?

Hein, C. (2009). Global landscapes of oil. In R. Ghosn (Ed.), *New Geographies 02: Landscapes of Energy*: Harvard University Press.

Hein, C. (2013). Between oil and water. The logistical petroleumscape. In N. B. a. M. Casper (Ed.), *The petropolis of tomorrow*. New York: Actar Publishers.

Hein, C. (2016). Port Cities: Nodes in the Global Petroleumscape between Sea and Land. *TECHNOSPHERE MAGAZINE*. Retrieved from <https://technosphere-magazine.hkw.de/article1/a533bca0-08ba-11e7-b921-a58643285390>.

Hein, C. (2018). Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area. *Journal of Urban history*, Vol. 44(5), 1-43. doi:10.1177/0096144217752460

Hein, C. (2021). Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories. *Urban Planning*, 6(3), 1-9. doi:<https://www.cogitatiopress.com/urbanplanning/article/view/4663>.

Hein, C., Russo, M., De Martino, P. (2017). *Planning the post-petroleumscape: overcoming the territorial impact of oil on the urban landscape of Naples*. Paper presented at the Atti della XX Conferenza Nazionale SIU-Società Italiana degli Urbanisti, Roma.

Russo, M. (2011). *Città Mosaico il progetto contemporaneo oltre la settorialità* (M. Russo Ed.). Napoli: Clean.

Viganò, P. (2010). *Territorio dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*. Roma: Officina.

Viganò, P., & Secchi, B. (2009). *Antwerp, Territory of a new modernity*. Amsterdam: Sun Publishers.

Interporto Campano

Il luogo ideale per far crescere la tua impresa



Scegli il tuo spazio immobiliare nell'hub logistico-distributivo di rilevanza internazionale connesso con i principali network mondiali.

Un luogo dinamico in cui sviluppare il tuo business, attraverso un completo ed efficiente sistema di servizi a supporto dell'attività d'impresa. **Il valore aggiunto che fa la differenza.**



ZES
Campania



Sicurezza



Terminal
Intermodale



Stazione
Ferroviaria Merci



Capannoni
Refrigerati



Dogana
e GdF

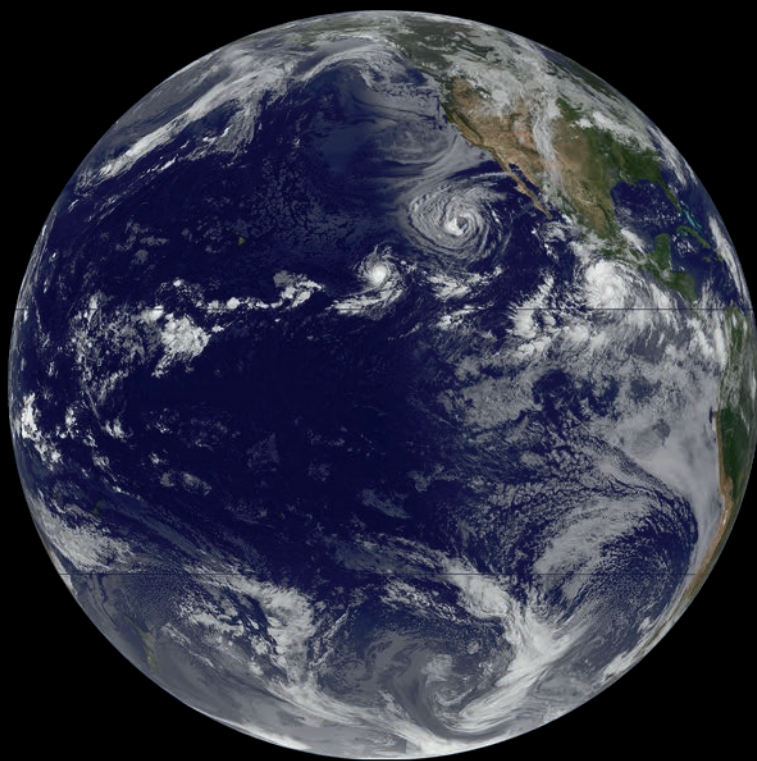


Banche



www.interportocampano.it • info@interportocampano.it • +39 081 3115111 • Nola • NAPOLI





La regina del pianeta blu

(NASA Goddard Space Flight Center/Flickr)

di *Marco Molino*

SECONDO MAREVIVO, IL COMITATO INTER-MINISTERIALE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA POTREBBE RAPPRESENTARE UNA GOVERNANCE IDEALE PER AFFRONTARE I CAMBIAMENTI CLIMATICI E LE TRASFORMAZIONI CHE STA SUBENDO IL MARE

Ottomila chilometri di costa. Ripercorrendo con la fantasia i frastagliati contorni del nostro paese, quel “promontorio d’Europa nel Mediterraneo”, come lo definiva lo scrittore Predrag Matvejević, ricordiamo con orgoglio (e un pizzico di sconcerto) questa ragguardevole misura: ottomila chilometri! Una dimensione spesso evocata per sottolineare la stretta e inevitabile relazione culturale, sociale ed economica tra l’Italia e il circostante pianeta blu. Ancor meglio comprendiamo quanto condiziona le nostre vite questa realtà geografica, spulciando qualche dato relativo alle attività umane svolte al confine tra terra e acqua. L’infinito litorale è punteggiato da ben 500 porti, trentadue Aree Marine Protette, 200 mila imprese che rappresentano il 3% del Pil nazionale.

Un mondo in costante fermento che potrebbe e dovrebbe produrre ricchezza in armonia con la necessaria tutela e valorizzazione dell’ambiente. Abbondiamo con il condizionale perché si tratta di un’ambizione tante volte frustrata da contraddizioni e inefficienze amministrative generate dal mancato coordinamento delle politiche di gestione del territorio. Proprio così, perché il mare è una materia trasversale e coinvolge l’attività di numerosi enti locali e nazionali, rami del governo e forze dell’ordine.

La cabina di regia

Un ruolo di integrazione delle istanze avanzate da operatori del settore, associazioni e istituzioni è stato svolto in passato dal ministero della Marina Mercantile, cancellato (con molti rimpianti) nel 1993. Da allora le tematiche legate al mare sono state suddivise in ben sette ministeri con la conseguente perdita

di connessione tra argomenti complessi che invece bisognerebbe affrontare con un approccio collegiale. È di questo avviso l'associazione Marevivo, che da anni sollecita l'istituzione di un organismo governativo che possa colmare tale mancanza. Uno strumento utile a questo scopo potrebbe essere il nuovo Comitato Interministeriale per la transizione ecologica (Cite) alla Presidenza del consiglio che vede uniti i ministri della Transizione ecologica, dell'Economia e delle finanze, dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Lavoro e delle Politiche sociali e delle Politiche agricole, alimentari e forestali. All'interno di questo *Think Tank* focalizzato sull'ambiente, Marevivo propone di «creare una struttura per dare vita ad una seria governance dell'immenso patrimonio che rappresenta il mare». Insomma una vera cabina di regia per il mare che opererebbe nell'ambito del Cite e che l'associazione ambientalista ha chiesto ufficialmente in una lettera indirizzata al premier Draghi.



Il “no” del governo che diventa un “ni”

Parliamo di un organo di coordinamento invocato da chi opera quotidianamente in questo campo, ma che evidentemente non ha ancora risvegliato l'interesse di buona parte del mondo politico. Si spiega così l'inatteso ritiro della richiesta di inserire la “cabina” dedicata al mare nella struttura del comitato interministeriale, richiesta formulata in un emendamento presentato in aprile a firma dell'onorevole Paola Deiana. Il parere contrario dell'esecutivo non ha però scoraggiato Rosalba Giugni, presidente di Marevivo, sicura che «senza un mare in

<p>ITALIAN PORTS ASSOCIATION</p>		<p>Assoporti Associazione dei Porti Italiani Via dell'Arco de' Ginnasi n.6 - 00186 Roma Tel. +39 06 6876193 - Fax +39 06 6876550 email : assoporti@assoporti.it</p>
---	--	--

Mare, trasporti marittimi e città portuali sono una vocazione dell'Italia, paese con uno sviluppo costiero senza paragone nell'Europa continentale e con potenzialità straordinarie grazie alla sua posizione geografica strategica nel Mediterraneo, di saldatura tra Est e Ovest, Nord e Sud.

Nell'interesse del Paese e dei suoi associati, considerato il ruolo dei porti per l'economia italiana, Assoporti promuove lo sviluppo di una politica sempre più efficiente del sistema portuale, sia a livello nazionale che europeo.

www.assoporti.it



Rosalba Giugni, presidente di Marevivo (brainforum.it)

buona salute non esiste possibilità di vita né per gli animali che lo abitano né (soprattutto) per la stessa specie umana sul pianeta». Un deciso richiamo alle nostre responsabilità che forse avrà influito sulla successiva scelta del governo, pochi giorni dopo la “bocciatura” della cabina di regia, di inserire un capitolo dedicato al mare all’interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Previsti interventi su larga scala per il ripristino e la protezione degli habitat marini, potenziandone la resilienza ai cambiamenti climatici e favorendo così la sostenibilità di essenziali filiere produttive (pesca, turismo, alimentazione, crescita blu). Buoni i propositi, resta inteso che bisognerà poi valutare le azioni concrete.

La voce degli stakeholder

In un momento determinante per la complicata transizione ecologica, pare dunque che una certa consapevolezza abbia scalfito la dura scorza della politica. Un cambio di prospettiva culturale che Marevivo ha deciso di accompagnare con un nuovo accorato appello inviato al ministro del consiglio per riconsiderare seriamente la proposta di una cabina di regia per il mare, invocata per altro da tutti gli stakeholder che vivono intorno patrimonio marittimo del nostro Paese. Armatori, pescatori, mondo dello sport del turismo chiedono che i molteplici decisori pubblici si siedano intorno ad un tavolo e deliberino in modo coerente. Tutti loro dunque, non solo gli ambientalisti, ritengono necessario affrontare con determinazione problemi che incidono sulla nostra stessa sopravvivenza, come l’uso indiscriminato della plastica. «Non ci basta sapere -chiede sarcasticamente Marevivo nella missiva- che nel tessuto della placenta delle donne sono state trovate microplastiche? Non ci spaventa che l’acqua, il sale e il plancton siano contaminati da questo materiale indistruttibile?»

L’intesa con la Federazione del Mare

La combattiva Rosalba Giugni ribadisce che una politica integrata è indispensabile in un Paese che può vantare i famosi ottomila chilometri di costa. Un convincimento confermato nel recente protocollo d’intesa firmato con la Federazione del Mare, che riunisce gran parte delle organizzazioni del sistema marittimo italiano. L’obiettivo è quello di adottare programmi e iniziative congiunte volte a promuovere specifiche attività di educazione ambientale, soprattutto nelle scuole, e a stimolare iniziative culturali sul tema della sostenibilità, tutela e valorizzazione del mare e delle sue risorse. Insomma, un modo per fare squadra e dare anche il buon esempio. «Oggi ci uniamo alla Federazione del Mare -conclude Giugni- per chiedere che in una fase di importanti riforme per il Paese, il governo dia finalmente spazio ad una seria politica per il mare». ■

LC Larizza Consulting
Insurance Broker

La soluzione del problema assicurativo

LC srl - Larizza Consulting Insurance Broker
Via Monte Rosa 19, 20149 Milano - Italy
Phone +39 02.34.53.77.90 - Fax +39 02.34.53.76.95
E-mail: info@larizzaconsulting.it - www.larizzaconsulting.it

WE SHIP EVERYTHING
from A to *Zeta*



*Zeta
System*



zeta-system.it

INTERNATIONAL FORWARDERS

Una nuova stagione di eventi



Il 30 novembre e il primo dicembre, a Roma, l'assemblea ALIS e gli Stati Generali del trasporto e della logistica. Dal 16 al 19 marzo 2022, a Verona, la fiera LetExpo – Logistics Eco Transport. Dopo il Roadshow di appuntamenti organizzati proprio da ALIS tra maggio e luglio a Roma, Sorrento e Manduria per evidenziare anche all'opinione pubblica quanto *green* e *blue economy* siano essenziali per la ripartenza, queste le nuove importanti date lanciate da ALIS per la **nuova stagione di eventi nazionali associativi** che vedrà protagonisti il cluster e l'intero settore del trasporto e della logistica sostenibili.

L'associazione ha infatti dato appuntamento ai soci, alle istituzioni, ai rappresentanti del mondo delle imprese, della formazione, delle professioni, delle associazioni e della cultura presso la propria prestigiosa sede nazio-

**ALIS HA CHIUSO
L'ANNO CON GLI STATI
GENERALI DELL'AUTO-
TRASPORTO.
QUELLO NUOVO
RIPARTE CON IL LET
EXPO PRIMAVERILE
DI VERONA**



INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER



V.A. Cicatiello s.r.l.
International Freight Forwarder
Naples - Italy

Cicaffe srl



nale di Roma per l'evento di due giorni "Assemblea ALIS e gli Stati Generali del trasporto e della logistica". Una scelta importante quella di ospitare l'evento "in casa", ed in particolare negli studi televisivi di ALIS Channel inaugurati lo scorso maggio, che rappresentano già oggi un punto di riferimento per il settore e un luogo di confronto aperto a tutti, pronto ad accogliere ospiti relatori ed uditori al fine di offrire sessioni di lavoro e dibattiti moderati da noti giornalisti del panorama nazionale del calibro di Nunzia De Girolamo, Maria Soave, Bruno Vespa, Nicola Porro, Massimo Giletti e Gennaro Sangiuliano. Due intere giornate per porre il settore logistico e le sue sfide, ALIS e le sue priorità programmatiche al centro dell'opinione pubblica, con l'obiettivo di creare ulteriore **valore aggiunto per l'intero sistema economico del Paese**.

E se il 2021 di ALIS è stato caratterizzato da questi importanti eventi pubblici di carattere nazionale, chiudendo l'anno appunto con l'assemblea e gli Stati Generali, il 2022 non sarà da meno. È infatti stato annunciato nelle scorse settimane proprio dal presidente di ALIS, Guido Grimaldi, e dal direttore generale di Veronafiere, Giovanni Mantovani, che dal 16 al 19 marzo si svolgerà a Verona la prima edizione di "LetExpo - Logistics Eco Transport", **la più grande fiera in Italia dedicata al trasporto e alla logistica sostenibili**. Oltre a convegni, seminari tematici ed incontri B2B, a LetExpo ALIS metterà a sistema e farà incontrare, nuovamente in presenza in un grande evento fieristico internazionale tutti gli attori della catena logistica e dell'intera galassia che ruota attorno al settore, dalle imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario a terminalisti, spedizionieri, aziende fornitrici di servizi di trasporto e logistica, case costruttrici, compagnie assicurative, istituti bancari, porti, interporti, aeroporti, scuole, ITS, Università e centri di ricerca, tutti con una **forte voglia di tornare a fare network ed approfondire le principali tematiche green**, puntando inoltre ad intensificare una politica industriale nazionale che miri a tutelare il Made in Italy e ad accrescere la competitività delle aziende nei mercati internazionali.



Let's be sustainable.

Il **mondo** del trasporto si incontra a Verona per la fiera più **sostenibile** dell'anno.

16-19 MARCH 2022 | VERONA

LETEXPO.IT | info@letexpo.it | 06.8715371 - 081.18404660

promoted by **ALIS** Organised by **ALIS** In cooperation with **veronafiere**

Ed è proprio con gli eventi di Roma e Verona che ALIS intende fornire momenti di confronto e dialogo diretto tra il mondo pubblico e il mondo privato, riunendo i principali player e stakeholder accomunati da una **visione presente e futura orientata principalmente allo sviluppo della sostenibilità ambientale, economica e sociale**.

Due appuntamenti chiave per il panorama associativo ed imprenditoriale, per continuare ad evidenziare il ruolo strategico che il settore svolge per la vita quotidiana del Paese, ma anche le necessità e le istanze degli operatori dell'intera filiera. ■



de crescenzo s.r.l.
spedizioni internazionali - agenzia marittima
international forwarding and ship's agents

dal 1935...

80133 napoli, italy - 19, via a. depretis - tel. +39 081 5518624 ra
website: www.decrecenzosrl.com - e-mail: operativo@decrecenzosrl.com

doganalisti - consulenze - imbarchi - sbarchi - depositi - trasporti

IT AEOC 08 0039



Presentazione del cold ironing nel porto di San Diego (Port of San Diego/Flickr)

di *Redazione*

Ridurre le emissioni inquinanti non significa solo abbattere gli sprechi delle nostre abitudini di vita, o i fumi dalle ciminiere delle fabbriche, ma soprattutto i gas serra provenienti dal trasporto, dalle navi, dai camion, dai furgoni, che rappresentano il grosso di tutto l'inquinamento prodotto dall'uomo. Il 2021 ha visto rafforzarsi, semmai ce ne fosse stato bisogno, i discorsi ambientalisti con due appuntamenti rilevanti: in ambito internazionale, la COP26 di Glasgow, i cui risultati finali sono stati al di sotto delle aspettative di chi avrebbe voluto un maggiore impegno internazionale; in ambito europeo, la presentazione del pacchetto *FIT for 55* che, dando attuazione al Green Deal e a una serie di documenti programmatici che si sono susseguiti nel tempo, ha avanzato una serie di proposte che vorrebbero includere il trasporto, nelle sue varie modalità, sotto limiti sempre più stringenti.

Prima di tutto, partiamo dal quadro generale. Quando si parla di riduzione delle emissioni non sempre si precisa rispetto a quando. Abbatterle del cinquanta per cento, ok, ma rispetto a cosa? L'anno di riferimento è quasi sempre il 2008, per via della completezza delle statistiche disponibili ma anche per il fatto che gli accordi internazionali devono pur rifarsi a un anno specifico, e nel tempo è stato scelto questo. Gli Accordi di Parigi del 2015, per esempio, si basano sulle emissioni del 2008. Uno degli studi più approfonditi sulle emissioni di gas serra - anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄) e ossido di azoto (N₂O) espresso in CO₂e - provenienti dalle spedizioni marittime e dalla pesca è dell'International Maritime Organization (IMO), il *fourth IMO greenhouse gas study* del 2020.

Sono passate da 977 milioni di tonnellate nel 2012 a 1,07 miliardi di ton-

LA TRANSIZIONE ENERGETICA PER LO SHIPPING È RESA COMPLICATA DALLA MANCANZA DI STANDARD CONDIVISI A LIVELLO MONDIALE. LA CATENA LOGISTICA ATTRAVERSA I CONTINENTI RENDENDO MOLTO DIFFICILE ABBATTERNE LE EMISSIONI: *HARD TO ABATE*. DAL COLD IRONING ALL'APPROVVIGIONAMENTO DI CARBURANTI ALTERNATIVI, VEDIAMO COME SI STA MUOVENDO IL SETTORE

nellate nel 2018, crescendo del 9,6 per cento. Nel 2012, la CO2 rilasciata nell'atmosfera è stata pari a 962 milioni di tonnellate, nel 2018 le tonnellate sono salite a 1,05 miliardi, il 9,3 per cento in più. Di questa fetta di emissioni generale, il trasporto marittimo rappresenta poco meno del 3 per cento: il 2,76 per cento nel 2012, il 2,89 per cento nel 2018. Nella decade 2008-2018 le emissioni del trasporto marittimo nel mondo sono addirittura sensibilmente scese, di quasi il 7 per cento, a fronte però di un aumento esponenziale dei volumi trasportati, pari a un tasso di incremento del 34 per cento, cosa che spiega perché, pur ridotte per singola nave, complessivamente le emissioni sono leggermente aumentate per via dell'aumento del traffico.

Non c'è più tempo.

Quante volte lo abbiamo sentito dire. E gli accordi internazionali sono per forza di cose molto lenti, dovendo mettere d'accordo decine e decine di Paesi, alcuni più industrializzati di altri che hanno emesso tantissimo gas serra per diventarlo, altri meno e logicamente pretendono di utilizzare la stessa fonte energetica per raggiungere velocemente le potenze economiche che ne hanno attinto in tempi non sospetti. Anche lo shipping è lento nella transizione energetica. Nel rinnovare le motorizzazioni delle flotte, per esempio, visto che la vita media di un mercantile è di oltre vent'anni, se non trenta. Oggi, rileva l'IMO, solo il 12 per cento delle navi attualmente in costruzione è alimentato con combustibili alternativi, per lo più gas naturale liquefatto. Il problema è che non c'è un combustibile ideale perché non c'è un mercato che lo corrisponda, una catena di approvvigionamento che lo garantisca. È un cane che si morde la coda: la programmazione infrastrutturale (stazioni di rifornimento, depositi costieri) non sa dove andare non vedendo mercato, e il mercato (le navi da costruire con motori dedicati a specifici carburanti) non sa dove orientarsi non vedendo una programmazione infrastrutturale chiara.

C'è l'ammoniaca, l'idrogeno tradizionale, l'idrogeno verde (che tramite elettrolisi inquina molto meno per essere prodotto), il gas di petrolio liquefatto e altri di produzione sintetica o biologica. Al momento il gas naturale liquefatto pare sia il propellente più conveniente, se non l'uni-

***Non c'è più tempo.
Quante volte l'abbiamo
sentito? Ma la transizione
energetica è lenta
per definizione***



alpha international SRL

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI AEREO-MARITTIME-TERRESTRI

AMSA

lacma

PMAO
PROFESSIONAL MOVERS ASSOCIATION
OF SOUTH AFRICA

BRITISH ASSOCIATION OF REMOVERS

HOUSEHOLD GOODS FORWARDERS ASSOCIATION OF AMERICA INC.

PIAZZA FRANCESE, 3 - 80133 NAPOLI Tel. +39 081 5513905 pbx - Fax: +39 081 5520255 - P.O. Box 283 - NAPOLI
E-Mail: info@alpha-international.com - Web: www.alpha-international.com



Un canale di Rotterdam

co immediatamente disponibile. La maggioranza degli esperti però ritiene che sia di transizione, in attesa di un combustibile più economico da produrre e meno dannoso per l'ambiente. E potrebbe essere l'idrogeno, per via delle basse emissioni (vicine allo zero) e del basso inquinamento che ne richiede la produzione (il tipo cosiddetto verde).

La nave inquina anche quando è in sosta, in attesa che la sua merce venga scaricata o caricata dal porto di approdo, dovendo tenere accesi i motori ausiliari per far funzionare tutta una serie di macchinari, tra illuminazione e operatività dei dispositivi per movimentare la merce a bordo. La tecnologia più promettente per far spegnere i motori alle navi nei porti è il *cold ironing*, l'elettificazione delle banchine. Una tecnologia già pronta ma ancora acerba per essere utilizzata diffusamente. Non tutti i porti e non tutte le navi hanno lo stesso voltaggio e ci vorrebbero standard internazionali - come una presa senza adattatori - per uniformarli. Le potenze in gioco variano tra navi diverse, da un minimo di uno fino a 20 Megawatt, da erogare per almeno dieci ore.

Alcune navi hanno bisogno di 220 volt a 50Hz, altre a 60 Hz, altre ancora di 110 volt a 60 o 50Hz. La rete di distribuzione dell'energia invece varia da 400 volt

fino a 11 kilovolt. Si tratta di erogare elettricità per una nave di decine di migliaia di tonnellate di stazza (se non centinaia) che richiede in un pomeriggio il fabbisogno di un condominio. E stiamo parlando di una singola nave, quando in un porto grande ce ne sono a decine che entrano ed escono, tutti i giorni.

I costi a carico della sola compagnia marittima diventano insostenibili e la nafta resta decisamente più conveniente. L'orientamento che sta prendendo in questi anni la sperimentazione del *cold ironing* va verso il sostegno pubblico, le convenzioni tra comuni, erogatori di energia e armatori. Insomma, si stanno facendo i conti con il costo dell'energia. Inoltre, potrebbe essere inutile elettrificare tutte le banchine di un grande porto commerciale e sarebbe sufficiente installare il *cold ironing* nelle zone dove c'è più traffico, dove le navi sostano più a lungo e più spesso.

Tutto questo discorso riguarda le navi. Ma i porti? Le navi potranno andare anche a fiorellini ma se sulle banchine si continua ad adoperare l'energia come fosse il Novecento i cambiamenti saranno minimi. Le gru di carico e scarico navale potrebbero andare già tutte a elettricità ma per i camion e le gru di piazzale i discorsi sono più complicati, per ragioni analoghe all'incertezza di mercato nella transizione energetica dei mercan-



Photo by F. Berkeelaar

tili. La Spagna, nel porto di Valencia, è apripista in queste sperimentazioni, testando da anni, soprattutto sui carrelli e i macchinari dei terminal container, vetture a idrogeno e a elettricità.

Il pacchetto FIT for 55 della Commissione europea è stato presentato da pochi mesi e le proposte legislative stanno compiendo i primi passi. Il problema è che, oltre a porre obiettivi tremendamente ambiziosi, è normativamente regionale, locale, rispetto al trasporto marittimo che è mondializzato. Sostanzialmente, *FIT for 55* vorrebbe mettere lo shipping sotto il cappello dell'*Emission Trading Scheme* (ETS), il sistema di scambio delle quote di carbonio che incentiva le imprese a inquinare meno permettendole di acquistare quote l'anno in cui inquina di più e cedendo le proprie quando non lo fa, quindi spendendo di più o di meno a seconda di quanto inquina.

L'ETS accompagna il meccanismo del FuelEU introdotto a luglio di quest'anno, che spinge a utilizzare carburanti puliti fissando scadenze nei prossimi decenni. Le criticità di ETS e FuelEU, come hanno sottolineato gli armatori dell'International Chamber of Shipping, è che rischiano di scombinare la pianificazione. Le grandi navi mercantili approdano in tre se non quattro continenti diversi in un singolo viaggio, in decine di Paesi

con legislazioni anche molto differenti tra loro. Non possono approdare in porti con legislazioni ambientali troppo differenti. Anche qui, come per il cold ironing, ci vogliono standard internazionali condivisi. Il soggetto normativo di riferimento, in questo caso, è l'IMO dell'ONU.

Uno dei posti del mondo dove le emissioni dei mercantili sono più rigidamente sorvegliate è il Mar Baltico e il Mare del Nord, due tra le aree più trafficate al mondo. Per esempio, abbattere le emissioni solo lì potrebbe portare a spostare parte dei volumi di traffico di quelle zone dove più conviene, per esempio in Nord Africa, invece che in Grecia, Italia, Spagna, Francia e Olanda. Fortunatamente l'IMO, che ha 175 Stati membri, ha una strategia tarata sul breve e lungo periodo con una pluralità di interventi più o meno tecnicamente impegnativi. Gli ultimi impegni, che saranno aggiornati entro l'anno implementando le decisioni della COP26, vedono per il 2030 una riduzione del 40 per cento delle emissioni di CO₂ (sempre rispetto al 2008) e del 70 per cento entro il 2050, con un passaggio intermedio (-50%) nel 2050 per le emissioni di gas serra in generale. Secondo le previsioni del legislatore ONU del mare, entro la fine del secolo si potrà arrivare a un trasporto marittimo completamente de-carbonizzato. ■



di **Giovanni Piccolo**

«Ogni transizione verso una nuova forma di energia non può che essere alimentata dall'intenso dispiegamento delle energie e delle forze motrici esistenti». Nella sua analisi sul rapporto inscindibile tra evoluzione storica e sfruttamento delle risorse a disposizione dell'uomo (*Energia e Civiltà*, Hoepli) lo scienziato e analista ceco Vaclav Smil fornisce la perfetta griglia interpretativa per le scelte del presente. Se la decarbonizzazione è la soluzione per evitare la catastrofe ambientale niente di peggio che affrontare la questione con un approccio ideologico. Certo, scienza e tecnologia procedono anche per salti e cambiamenti di paradigmi ma è altrettanto vero che i processi di evoluzione avvengono massimamente per tratti brevi, graduali e lineari. Il dibattito aperto dall'impiego del gas naturale liquefatto (GNL, o *liquid natural gas*, LNG) come carburante per il trasporto commerciale, sia marittimo che terrestre, rappresenta, sotto questo aspetto, un caso tipico. Tecnologie innovative basate sull'uso dell'ammoniaca, dell'idrogeno o delle celle a combustibile traggono un futuro più affascinante, fatto di mobilità a zero emissioni. L'opzione ideale e pulita per raggiungere gli stringenti obiettivi ambientali fissati al 2050. Ma il loro sviluppo è appena cominciato.

CRESCERE L'INTERESSE PER UNO DEI CARBURANTI DEL FUTURO, ANCHE SE NON SARÀ CONVENIENTE PER TUTTE LE NAVI. LA FLOTTA MONDIALE CRESCERÀ, COSÌ COME LE STAZIONI IN ITALIA, CON IL MERIDIONE CHE RINCORRE. INTANTO, PUÒ ESSERE GIÀ MISCELATO ALL'IDROGENO

La realtà del gas naturale. Senza ideologia



(Kees Torn/Flickr)

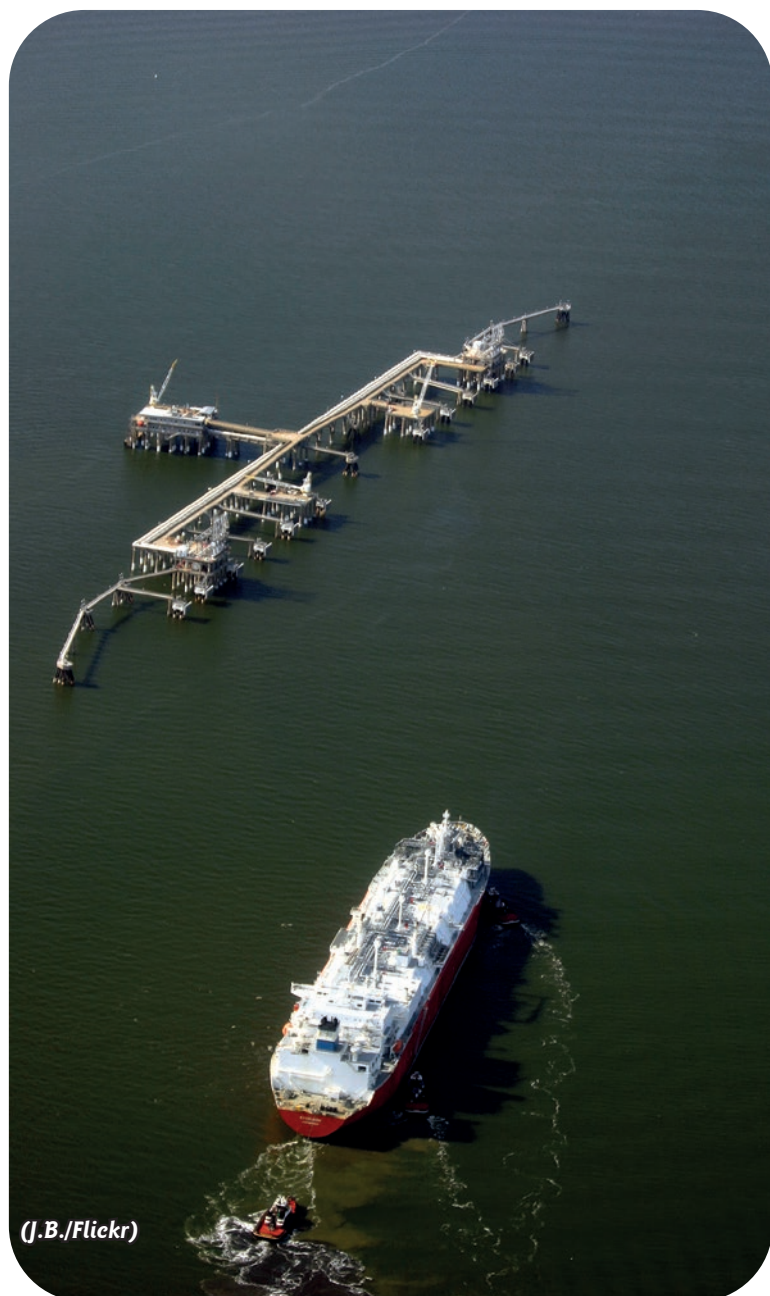
Vanno sperimentate, sviluppate ed adattate alle specifiche modalità operative dei vettori.

Non resta che piegare, allora, sull'affidabilità delle soluzioni già disponibili. Sulla prosaicità dei risultati parziali ma quantificabili. Senza dimenticare che per sua stessa natura una transizione non è definita esclusivamente dagli *aut aut* in grado di imporre. Piuttosto, dalla capacità di far coesistere per il tempo necessario tecnologie differenti, a differenti stati di sviluppo ed efficienza. Anche in questo caso il GNL ha una sua tipicità. Riducendo le emissioni di anidride carbonica (CO₂) del 21 per cento, gli ossidi di azoto (NOX) del 95 per cento, azzerando praticamente ossidi di zolfo (SOX) e particolato (NFO), rappresenta il primo passo concreto, chiavi in mano, verso la decarbonizzazione dei trasporti marittimi. Tecnologia adattabile e scalabile che fornisce, soprattutto, un valido modello di riferimento verso soluzioni più avanzate, a partire dall'uso, già possibile da carburanti non fossili come il biometano e il bio-gnl, ricavato dal

trattamento dei rifiuti.

Messa da parte qualsiasi ipotesi di "salto quantico" verso le emissioni zero, secondo Michele Francioni, Senior Vice President di Msc Cruises, proprio perché «non possono essere costruite navi su tecnologie inesistenti», si assisterà nel medio termine a «un passaggio necessario in cui il gas potrebbe essere usato anche miscelato con l'idrogeno». «Il GNL, inoltre, è un prodotto criogenico, così come l'idrogeno e l'ammoniaca: dal suo uso possono essere sviluppati tutti gli standard di sicurezza necessari anche per il lungo termine».

I dati sulle navi che nei prossimi anni si baseranno su questo tipo di propulsione, si condivide o meno la premessa di cui sopra, confermano una tendenza alla crescita esponenziale. Ad oggi la flotta navale globale consta di 221 mezzi alimentati a GNL. Entro il 2026 sono previsti ordini per ulteriori 381 navi, ripartite nei principali settori di utilizzo. Spicca nel mazzo il settore delle crociere. Con una settantina di nuove unità da immette-



re nei circuiti turistici tradizionali, a cominciare dal Mediterraneo, il comparto non esclude una riscrittura della geografia portuale di riferimento, in mancanza delle infrastrutture specializzate in grado di servire il nuovo naviglio. Il messaggio è arrivato chiaro dal recente Italian Cruise Day di Savona. Nelle scelte dei maggiori player la possibilità di poter contare su servizi di bunkeraggio per il GNL conterà al pari della capacità dei fondali, delle strutture di recepimento, delle vocazioni territoriali. «Non tutti i porti potranno ospitare questo tipo di navi,» ha evidenziato Mario Alovisi, VP Revenue Management di Costa Crociere. «Ciò non significa che non troveremo soluzioni alternative. La differenziazione del prodotto è l'arma principale per vendere le crociere ma, in questa logica, anche i porti devono svolgere un ruolo di sourcing market».

Estendendo il discorso anche alle altre modalità di trasporto marittimo, emerge la necessità di approntare una filiera specializzata che dall'ultimo anello della catena, le navi, risalga all'approvvigionamento del prodotto, passando per le strutture portuali fino alla preparazione del personale. Un assetto infrastrutturale e di servizi altrove già a regime, come a Singapore, Malesia ma anche in Nord Europa e nel Mediterraneo Occidentale, e caratterizzato nel nostro Paese da una curiosa doppia velocità. Con 104 distributori in esercizio localizzati prevalentemente nel Nord e nel Centro della penisola, l'Italia registra, infatti, un quarto delle stazioni europee per la distribuzione di GNL per il trasporto pesante. A giugno 2021 le immatricolazioni totali di camion con propulsione a gas hanno raggiunto 3,585 unità (la flotta italiana supera i 4 mila mezzi considerando anche le immatricolazioni all'estero). Le previsioni del parco circolante ipotizzate nella nuova versione del PNIEC vedono al 2030 una flotta di camion alimentati a GNL pari a circa 213 mila veicoli. A fronte di un comparto stradale in pieno sviluppo, il fronte del porto si è mosso accumulando ritardi.

Il quadro normativo entro cui si muovono le iniziative italiane deriva dalla direttiva europea DAFI che favorisce l'adozione del gas naturale liquefatto per il trasporto e in base alla quale l'Italia ha assunto l'impegno (D.Lgs 257 del 16 dicembre 2016) di coprire con il GNL la metà del consumo marittimo e quasi un terzo (30%) di quello stradale entro il 2030, creando una rete di infrastrutture di approvvigionamento lungo la rete trans-europea di trasporto TEN-T. Secondo il rapporto annuale

ESPO Environmental 2021 l'attuale capacità di bunkeraggio sul vecchio continente può contare su 31 scali che garantiscono il servizio. Il 22 per cento dei porti, riferisce il rapporto, ha progetti di infrastrutture di bunkeraggio di GNL in corso, mentre il 26 per cento sta pianificando di installare il bunkeraggio di GNL nei prossimi due anni.

In Italia, fino all'inaugurazione del terminale *small scale* di Ravenna nei primi di novembre, l'unico scalo a garantire operazioni di bunkeraggio *ship-to-ship* è stato La Spezia. In assenza di linee guida nazionali (arrivate quest'estate con un regolamento di esecuzione), a partire dall'ultimo scorcio del 2020, i rifornimenti sono stati resi possibili da un'apposita ordinanza della Capitaneria di porto elaborata da un tavolo tecnico coordinato dalla stessa Capitaneria e partecipato dall'AdSP e da tutti i soggetti coinvolti a livello operativo e istituzionale. «I rifornimenti, otto in tutto, che hanno riguardato l'unità da crociera *Costa Smeralda* equivalgono alle 544 operazioni che sarebbero state necessarie usando le autobotti, con effetti più che positivi sulla congestione stradale e il relativo inquinamento,» ha sottolineato Giovanni Stella, comandante del porto di La Spezia che pone l'accento sulla sicurezza di operazioni che per lo più andranno ad essere condotti in porti sempre più affollati e a ridosso delle città. «Il GNL – afferma – è un prodotto caratterizzato da estrema volatilità e pertanto piuttosto sicuro».

In attesa della finalizzazione dei progetti più vicini alla data di realizzazio-

In Italia ci sono un quarto delle stazioni europee, con il fronte del porto che accumula ritardi



CONFETRA CAMPANIA è il coordinamento regionale delle seguenti associazioni:



c/o ACCSEA – Via Reggia di Portici, 69 – 80146 Napoli – Tel. 081/5592512 - email: confetra.campania@confetra.com

ne, tra questi nella prima parte del 2022 quello legato all'adeguamento del rigassificatore OLT di Livorno, resta scoperto il Sud del Paese. Tra iniziative appena proposte, come quello per la realizzazione di un deposito costiero avanzato dall'AdSP dello Stretto, ad altre bloccate dal pantano burocratico, come Crotona, o sospese, in attesa di un confronto con il territorio, come nel caso di Napoli, i porti del Meridione rischiano di essere tagliati fuori dalla partita della transizione energetica. Proprio in un periodo di ripensamento delle funzioni portuali sempre più orientate a farsi punto baricentrico nella distribuzione e nello sviluppo tecnologico delle fonti energetiche alternative. Non aiuta nemmeno l'impostazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) le cui risorse, anche sotto l'aspetto della semplificazione normativa, potrebbero risultare essenziali per programmare l'articolazione delle infrastrutture, che andrebbero realizzate in modo coordinato e simultaneo, o indirizzate verso una campagna di refitting delle flotte. Le misure destinate al GNL, in effetti, sono state affidate al cosiddetto Fondo complementare che destina su un totale di 800 milioni circa 220 milioni.

Capita così che le bettoline attualmente impiegate nel bunkeraggio appartengano tutte a compagnie straniere (in attesa che l'innovativa stazione galleggiante progettata per Panfido sia consegnata) e chi come Caronte e Tourist ha investito per tempo in traghetti a GNL veda inibiti gli sforzi dalla mancanza di punti di rifornimento. A complicare ulteriormente il quadro l'inasprimento del regime delle accise a partire dal 2023 previsto dal pacchetto europeo Fit for 50 che a detta del direttore generale di Assocostieri, Dario Soria, insieme a tutti gli strumenti di leva fiscale introdotti dall'Ue, come la tassonomia green, «generano incertezza, mettendo a rischio tutti gli sforzi compiuti finora in questo settore». «La definizione di una strategia chiara a livello nazionale di valorizzazione del GNL come combustibile di transizione e di incentivazione al passaggio di bio-GNL non è più rinviabile». ■



CONFITARMA Confederazione Italiana Armatori

Transizione ecologica, digitalizzazione, infrastrutture e mobilità,
siamo un Paese davvero **marittimo**?
siamo una nazione *shipping friendly*?
sapremo dedicare alle politiche marittime una *governance unitaria*?

Confitarma lavora per il
SÌ!

Libra Point

By Migliaccio Logistic Group Srl

Via Botteghele, 242 - 80147 Napoli - Tel. 081 5845187 - Fax 081 5848630

**Responsabilità d'impresa
al servizio della
"RESPONSABILITA' SOLIDALE"**

**TARIFFE
BLOCCATE**

PESATURA CERTIFICATA VGM

SOLAS 74 - Decr. 447/16

- **UN'UNICA RICHIESTA**
- **UN UNICO DOCUMENTO**
- **TRACCIABILITÀ IN TEMPO REALE**
- **SERVIZIO GRATUITO DI RICEZIONE TELEMATICA DEL CERTIFICATO**

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ numero: NA0084 del 07/11/2019 

Sede operativa: Via Botteghele, 242 - 80147 Napoli

Dal Lunedì al Venerdì 07.00-12.00/13.00-19.00 - Sabato 08.00-12.00 (previa prenotazione)

Contatti: librapointsrl@virgilio.it - Tel. 081 5845187 (Vincenzo Formisano)

COSTA PRESENTA UN NUOVO MODO di VIAGGIARE IN CROCIERA

Lo chef Bruno Barbieri

LA COMPAGNIA ITALIANA RINNOVA L'OFFERTA PUNTANDO SULL'ESPLORAZIONE DELLE DESTINAZIONI IN CHIAVE SOSTENIBILE. I NUOVI TOUR NATIONAL GEOGRAPHIC EXPEDITIONS BY KEL 12 VISITANO LUOGHI UNICI CON GUIDE D'ECCEZIONE. LA SCOPERTA DEI SAPORI TIPICI È AFFIDATA A TRE CHEF STELLATI: BRUNO BARBIERI, HÉLÈN DARROZE ED ÁNGEL LEÓN.

Costa Crociere si appresta ad affrontare il 2022 con grandi novità, che vanno a ridisegnare completamente il concetto di viaggio a bordo delle navi della compagnia italiana. «Da oltre settant'anni Costa è sinonimo di viaggio in crociera. Dopo la ripartenza la ripartenza graduale delle nostre navi la scorsa estate, che ci ha dato segnali positivi, ora guardiamo avanti. Abbiamo voluto riscrivere il futuro delle crociere, in chiave più responsabile

e attenta alle persone e al pianeta, con l'obiettivo di guidare il settore verso il ritorno a quella crescita costante che aveva prima del 2020», spiega **Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere.**

Al centro del rinnovamento di Costa c'è l'idea portare gli ospiti a esplorare le destinazioni tramite esperienze uniche, a bordo come a terra. Per costruire queste esperienze, la compagnia ha lavorato su tre elementi principali: **gastro-**

nomia, escursioni, sostenibilità, comunicati attraverso una nuova visual identity.

Una trasformazione che va a sostanziare ulteriormente i principi del **"Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo"**, il decalogo che riassume l'impegno di Costa Crociere per crescere insieme alle comunità locali e promuovere un viaggio attento e responsabile, che la compagnia ha presentato lo scorso luglio in occa-

sione dell'entrata in servizio della sua nuova nave Costa Firenze. «Abbiamo introdotto innovazioni così importanti che possiamo parlare di un nuovo modo di viaggiare con Costa. Vogliamo che chi viene in vacanza con noi possa vivere esperienze uniche, che arricchiscono, scoprendo le destinazioni in maniera più autentica, profonda e sostenibile», aggiunge Zanetti. Come da tradizione, a bordo delle navi Costa, la gastronomia ha un ruolo fondamentale. Costa si è affidata alla guida esperta di tre dei migliori chef al mondo: **Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León**. Questo

eccezionale trio di chef stellati è andato alla scoperta delle autentiche ricette locali dei luoghi visitati dalle navi Costa, per poi reinterpretarle con il loro sapere. Per godersi al meglio questo viaggio nel gusto, che permette di conoscere le destinazioni già sulla nave prima di raggiungerle, Costa Crociere ha preparato due grandi novità: il ristorante **Archipelago** e i **Destination Dish**. Questi ultimi sono singoli piatti creati dai tre chef, che interpretano la tradizione e i sapori del luogo che si visiterà il giorno seguente. Sono disponibili nei ristoranti principali di tutte le navi Costa, inclusi nel prezzo della crociera.

Il nuovo ristorante, **Archipelago**, disponibile su *Costa Smeralda* e presto anche su altre navi della flotta, permette di vivere un'esperienza culinaria davvero unica, con

tre menù tra cui scegliere, uno per ogni chef. I menù sono composti da 5 piatti raffinati, pensati per esplorare attraverso il cibo quella parte di mare che si sta navigando. Anche il **concept** e il **design** del ristorante sono del tutto innovativi.

Archipelago è fatto da tavoli "isole", per vivere un'esperienza più intima, delimitate da una struttura in rame che abbraccia i pezzi unici di *driftwood*, installazioni fatte di legni restituiti dal mare. Un'attenzione particolare è riservata, infatti, al tema della sostenibilità. I menù a firma degli chef, così come i Destination Dish, sono stati creati con grande cura nella scelta delle materie prime, provenienti in prevalenza da **produttori locali**, e nel



La cima del Vesuvio



**Shipping
Agency
Ship
Broker**

MARINTER SHIPPING AGENCY srl

Via A. Depretis, 51 - Tel. 081 5512529 - email: napoli@marinter.it



loro trattamento, con l'obiettivo di evitare gli sprechi alimentari. Non solo. I legni dei "driftwood" che arredano le isole sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa", il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato proprio a **Costa Crociere Foundation per sostenere progetti ambientali e sociali.**

Le escursioni sono un altro elemento fondamentale del nuovo concetto di esplorazione delle destinazioni proposto da Costa. La compagnia ha ridisegnato il suo portafoglio di tours, concentrandosi su gemme nascoste e poco

frequentate. Inoltre, gli itinerari della flotta sono stati studiati in modo da prevedere **le soste in porto più lunghe di sempre**, in modo da avere a disposizione intere giornate per scoprire senza fretta le destinazioni e sfruttare al meglio la durata della crociera.

Le escursioni Costa diventano così vere e proprie **esperienze nel cuore di ogni luogo**, per godersi le tradizioni, i sapori e i colori più autentici, creando valore per le comunità. Tra le nuove escursioni spiccano quelle a firma

TARROS NETWORK SOLUTIONS
WITH OUR SHIPS WE REGULARLY CONNECT MEDITERRANEAN PORTS

TARROS SUD
Stazione Marittima, Centro Servizi - Lato Piliero, 2° piano - 80133 Napoli
Tel. +39 081 184050 - email: commercialnapoli@tarros.it

TARROS GROUP
mediterranean LOGISTICS SOLUTIONS
www.tarros.it · info@tarros.it

National Geographic Expeditions, realizzate in collaborazione con il **Tour Operator Kel 12**. Questi tour permettono di scoprire luoghi unici accompagnati da persone uniche, come archeologi, enologi, vulcanologi, biologi marini e fotografi.

La trasformazione di Costa è così profonda che la compagnia ha deciso anche di cambiare il proprio segno distintivo, con una nuova **visual identity**. L'elemento di maggior novità è rappresentato dal

logo, in particolare, dal suo elemento più riconoscibile: l'**iconica "C"**, che da oltre 70 anni accompagna le navi Costa in tutti i mari del mondo.

La nuova "C" è infatti l'unione di due diversi elementi in **un abbraccio** avvolgente e sinuoso: la **terra**, rappresentata alla parte inferiore del logo di colore giallo, e il **mare**, la parte superiore blu, che grazie al viaggio in crociera con Costa si uniscono nella stessa, unica esperienza.

Le novità di Costa sono già disponibili sulle navi della compagnia attualmente in servizio:

Costa Smeralda, l'ammiraglia a LNG (gas naturale liquefatto) pioniera dell'innovazione sostenibile, e *Costa Firenze*, che offrono crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale; *Costa Luminosa* e *Costa Deliziosa*, che propongono crociere di una settimana nel Mediterraneo orientale; *Costa Diadema*, impegnata in crociere di 10 giorni in Spagna e Portogallo. A seguire verranno estese anche alle altre navi che rientreranno progressivamente a operare, tra cui la nuova ammiraglia *Costa Toscana*, la seconda nave a LNG della flotta, in servizio da marzo 2022. ■

**Le escursioni
sono cambiate,
si fanno più estese,
grazie alle soste
più lunghe**

Tanti Auguri



FEDERAGENTI

The Italian Association
of Ship Agents and Ship
Brokers since 1949

www.federagenti.eu

GREEN PORTS



Il ponte Erasmusbrug nel porto di Rotterdam (mwim hoppenbrouwers/Flickr)

di **Arturo Capasso**

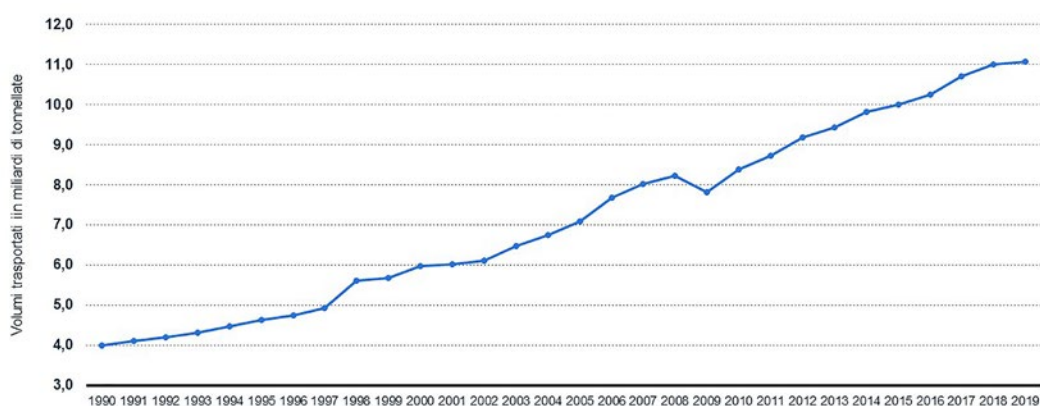
Da diversi decenni si discute di sostenibilità dei modelli di sviluppo economico, tuttavia, negli ultimi anni l'attenzione alle tematiche ambientali è cresciuta esponenzialmente. Non si tratta più di fronteggiare le istanze di partiti e movimenti che pongono al centro della loro azione politica la lotta all'inquinamento e la tutela delle risorse naturali, ma di un più generale convincimento che determinati valori debbano essere universalmente condivisi e orientare i comportamenti di enti, persone e aziende. Non a caso, una parte consistente delle ingenti risorse rese disponibili dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) sono state indirizzate verso la rivoluzione verde e la transizione ecologica. Ma quale potrebbe essere, in questo scenario, l'impatto delle politiche di salvaguardia dell'ambiente sui porti marittimi? La risposta deve tener conto della funzione dei porti quali elementi nodali delle reti logistiche che li pone di fronte al difficile compito di coniugare la sostenibilità con l'efficienza e la competitività. Le decisioni strategiche dei porti sono inevitabilmente condizionate dalle politiche complessive riguardanti il sistema dei trasporti e il trasporto marittimo in particolare; inoltre, per gli assetti istituzionali e organizzativi che hanno caratterizzato la loro recente evoluzione, i porti sono il luogo di elezione per l'incontro fra iniziativa privata e governance pubblica, con significative ricadute sulle comunità locali. Proviamo, dunque, a esaminare alcuni di quelli che saranno i problemi di maggiore rilevanza per la transizione ecologica degli scali marittimi italiani e a condurre talune riflessioni su come i principali interventi verso la transizione ecologica possano essere realizzati e finanziati.

IL PNRR ITALIANO DESTINA LA MAGGIOR PARTE DEI FONDI PER I PORTI ALLA DECARBONIZZAZIONE. ESAMINIAMO COME CONCRETIZZARE I 270 MILIONI SUL PIATTO, TRA LNG, COLD IRONING E INTERMODALITÀ, PER TRASFORMARE GLI SCALI MERCE IN POLI INDUSTRIALI E LOGISTICI SOSTENIBILI

L'impatto ambientale del trasporto marittimo

L'attenzione al sistema dei trasporti si giustifica con la considerazione che gran parte delle emissioni inquinanti sono prodotte dai trasporti terrestri, marittimi e aerei. Con riferimento all'Europa, quella marittima sembrerebbe la modalità meno inquinante; sulla base dei dati pubblicati nel settembre 2021 dall'Agenzia europea dell'ambiente e dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, le navi producono il 13,5% delle emissioni di gas a effetto serra generate dai diversi mezzi di trasporto nell'Unione Europea, il trasporto stradale il 71% e il traffico aereo il 14,4%. A livello mondiale, tuttavia, la situazione è alquanto differente, poiché il trasporto marittimo è la modalità largamente prevalente nel commercio mondiale ed è in continua ascesa (v. figura 1). Secondo studi recenti, a livello mondiale, il traffico marittimo è responsabile di circa 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, corrispondenti al 2,5% delle emissioni globali di gas serra.

**Traffico commerciale marittimo mondiale
dal 1990 al 2019 (miliardi di tonnellate)**



Fonte: UNCTAD - Statista

Gli interventi nei porti italiani

L'inquinamento ambientale rappresenta uno degli aspetti dell'annoso problema dei rapporti fra attività portuale e territorio retrostante. Se nel passato infatti i porti erano centri di traffico e scambio con notevoli influssi positivi sulle attività industriali e commerciali del retroterra, i moderni sistemi di trasporto integrato hanno reso i terminal merci sempre più simili ad impianti industriali che gestiscono i carichi, con un impatto sul territorio che si traduce soprattutto in esternalità negative (traffico stradale, inquinamento ambientale e acustico, ridotte opportunità di lavoro considerata l'elevata automazione degli impianti). Non si può però dire altrettanto per il traffico crocieristico in quanto i crocieristi, soprattutto negli home-



DRES
S.R.L.
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



Spedizioni Import/Export Aeree, Marittime, Terrestri - Servizi Groupage
Sdoganamenti, Assistenza e Consulenza Doganale - Magazzino e Stoccaggio merci

DRES s.r.l. Spedizioni Internazionali
Via A. Vespucci, 9 - 80142 NAPOLI - Tel. 081 206712 - Fax 081 289551
e-mail: info@dressrl.com - Web Site: www.dressrl.com

Exclusive partner of **hellmann**
WORLDWIDE LOGISTICS

ports possono rappresentare una significativa fonte di indotto per il territorio retro-portuale. È indubbio, tuttavia, che la concentrazione di vettori mercantili o navi da crociera determini, in entrambi i casi, problemi di inquinamento ambientale per gli scali portuali.

Per quanto riguarda i porti italiani, l'impegno, almeno sul piano programmatico, è quello di intervenire in modo significativo sulla sostenibilità e l'efficientamento energetico. Nel luglio 2015, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica affermava in modo esplicito come al crescente uso del mare come via di comunicazione e trasporto meno inquinante rispetto al trasporto terrestre, andassero associate un'adeguata tutela dell'ambiente delle aree portuali, con specifico riferimento all'efficientamento energetico. A tal fine, il Piano si proponeva la riduzione dell'impatto dei porti sull'ambiente, promuovendo l'utilizzo intelligente dell'energia, nonché la produzione e impiego di energie rinnovabili. Tra l'altro proprio nella fase di attuazione del Piano, è stato emanato il D. Lgs. 169/2016 che ha riorganizzato le Autorità Portuali, attribuendo loro un ruolo fondamentale di coordinamento per tutti quegli interventi che vedono il necessario coinvolgimento di una pluralità di soggetti interessati. In epoca più recente, il PNRR ha previsto "Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports)" per un ammontare di 270 milioni di euro, con l'obiettivo di rendere le attività portuali più compatibili e in sintonia con le attività e la vita urbana, grazie ad interventi atti a ridurre i consumi energetici e ad aumentare la sostenibilità ambientale, utilizzando anche energie rinnovabili. Nelle previsioni, queste misure dovrebbero contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 55% entro il 2030.

Gli investimenti nei porti per la riduzione delle emissioni

Nella prospettiva dei porti, queste iniziative implicano due importanti considerazioni:

- In seguito alle norme sull'utilizzo di carburanti non inquinanti, i porti dovranno



#MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Associazioni affiliate:

ANAMA

A. N. T. E. P.

FISI FEDERAZIONE ITALIANI SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

FEDESPEDI aderisce a:

confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

CLECAT



www.fedespedi.it - www.linkedin.com/company/fedespedi

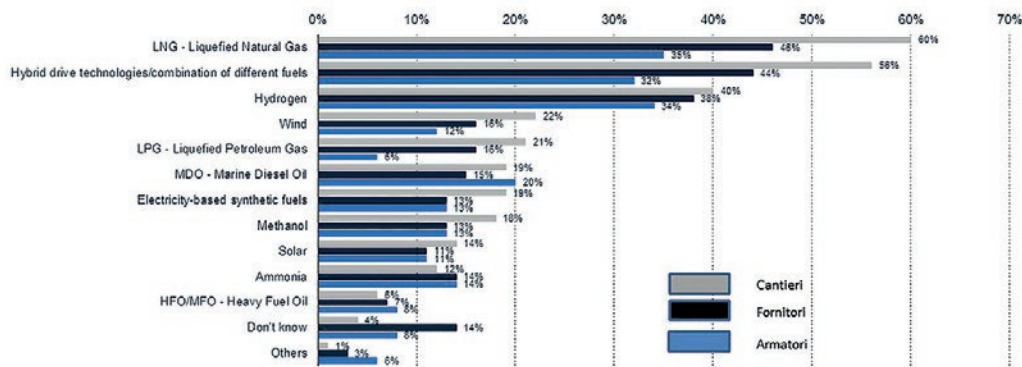
attrezzarsi con infrastrutture idonee al rifornimento delle navi che opereranno per carburanti alternativi;

- l'esigenza di ridurre le emissioni prodotte dalle navi in sosta, spingerà con maggiore urgenza verso l'elettrificazione delle banchine (il c.d. cold ironing).

Per quanto concerne i carburanti, si ha ragione di ritenere che nel medio periodo la principale alternativa ai combustibili più inquinanti, consista nell'impiego del LNG2, anche se nell'immediato hanno trovato un certo spazio carburanti a basso contenuto di zolfo e sistemi di depurazione dei fumi di scarico (scrubber). Questa è anche l'opinione raccolta in una serie oltre 700 interviste realizzate con operatori del settore nell'ambito della SMM - International Maritime Trade Fair di Amburgo (V. Figura 2)

Quale sarà l'alimentazione prevalente per il trasporto marittimo in futuro?

Indagine su 713 operatori (cantieri navali, fornitori di carburanti, armatori condotta nel 2021 da SMM Hamburg



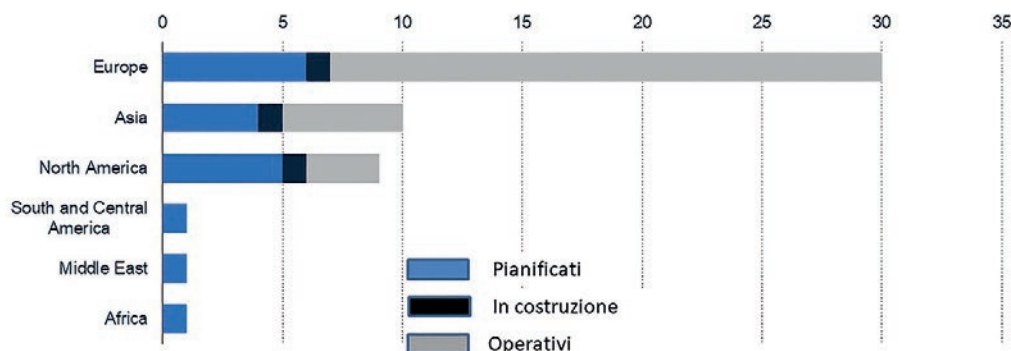
Fonte: SMM- Hmburg (Statista)

L'impiego del LNG offre numerosi vantaggi in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera: assenza di emissioni di anidride solforosa, riduzione del 25% circa delle emissioni di anidride carbonica, dell'85% circa delle emissioni di ossidi di azoto e del 95% circa delle emissioni di particolato. Attualmente, tuttavia, non sono molti i porti dotati di impianti per l'erogazione del LNG come si può osservare dalla figura 3, sebbene gli scali europei appaiono decisamente fra i meglio attrezzati.

In realtà, tenuto conto dell'investimento necessario per attrezzare un porto con un punto di fornitura di LNG, e in relazione alla domanda prevista, alcuni progetti potrebbero non risultare finanziariamente convenienti; tuttavia, là dove la valu-

Porti con Impianti di rifornimento di LNG in tutto il mondo per regione (2021)

Numero di porti con impianti di rifornimento di LNG



Fonte: SeaLNG – Statista 2021

tazione dei benefici ambientali consenta di ottenere risultati positivi in termini di analisi costi benefici, appare ragionevole ipotizzare che l'infrastruttura possa essere realizzata, in tutto o in parte, con contributi pubblici.

Oltre agli investimenti necessari per predisporre a diversi carburanti, ancora più rilevante per l'economia e la sostenibilità dei porti marittimi è il problema della elettrificazione delle banchine (cold ironing). Attualmente, durante la fase di sosta in banchina, i motori principali delle navi restano spenti e l'alimentazione dei servizi di bordo è assicurata da motori ausiliari che forniscono energia per l'illuminazione, il riscaldamento, l'aria condizionata e le operazioni di movimentazione del carico. I motori ausiliari comportano un consumo consistente di combustibili, generando gas di scarico contenenti anidride carbonica, anidride solforosa, ossido di azoto, particolato atmosferico e composti organici volatili. Quantitativamente, una nave da crociera attraccata in banchina per dieci ore produce la stessa quantità di anidride carbonica di 25 auto di media cilindrata in un anno³. La soluzione sperimentata consiste nella elettrificazione delle banchine, pratica che assume il nome di "cold ironing". Elettrificare le banchine richiede che la nave si colleghi alla rete elettrica nazionale o, in alcuni casi, a sistemi di generazione autonomi alimentati con biocarburanti, energia solare, energia eolica. Si tratta, in ogni caso, di modalità di alimentazione più efficienti e meno inquinanti rispetto all'utilizzo dei motori di bordo. Dagli studi effettuati e dalle realizzazioni concrete si osserva, tuttavia, come l'elettrificazione delle banchine sia, quasi sempre, un processo privo di convenienza economica per il terminal e per l'armatore. In assenza, infatti, di un intervento sulle tariffe del "cold ironing" la soluzione dell'energia prodotta a bordo risulta al momento più conveniente per gli armatori e gli investimenti per l'elettrificazione delle banchine possono essere troppo rischiosi in assenza di una adeguata garanzia di traffico. Inoltre esaminando alcuni degli impianti già entrati in funzione, come i porti di Los Angeles (75 punti di connessione) Marsiglia (4 punti di connessione) Gothenburg (7 punti di connessione) si nota come, in tutti i casi, siano state messe in atto misure di supporto come sconti su oneri portuali, tariffe elettriche ridotte, finanziamento pubblico dell'infrastruttura, nonché contributi agli armatori per l'adeguamento delle navi.

Più attuale dell'uso dei carburanti puliti è il cold ironing

Considerazioni conclusive

Gli aspetti considerati non sono ovviamente esaustivi del problema di incrementare la sostenibilità dei porti marittimi. Diversi altri aspetti restano da affrontare, inquadrando la tematica nel più complesso sistema della logistica integrata, in primo luogo l'intermodalità ferroviaria, decisiva per ridurre il traffico veicolare da e verso gli scali marittimi, così come gli interventi per la gestione ottimale del ciclo dei rifiuti. Tuttavia dai temi trattati emergono alcune considerazioni di carattere generale e un strada. La sostenibilità dei porti richiede, per poter risultare economicamente e finanziariamente percorribile una programmazione e un coordinamento fra tutti i potenziali soggetti interessati. Si tratta di un obiettivo di sistema e come tale il suo raggiungimento deve prevedere una ripartizione di costi, rischi e benefici fra i principali stakeholders coinvolti. In questa prospettiva lo strumento della partnership pubblico-privato diviene la strada preferibile, in quanto l'ingegneria contrattuale e finanziaria che sostiene questa tipologia di operazioni, consente di ridistribuire i rischi delle iniziative in funzione delle capacità di gestirli da parte dei diversi soggetti coinvolti. Allo stesso tempo, consente di dosare i contributi pubblici nazionali e locali nella misura in cui gli obiettivi delle iniziative corrispondono ad interessi delle rispettive comunità. Il peso delle economie di scala e di scopo nel processo di sostenibilità ambientale, rendono i sistemi portuali un interessante terreno di sperimentazione della collaborazione fra pubblico e privato. ■

La RB Spa svolge attività di casa di spedizioni internazionali e agenzia marittima.

Spedizioni di merce in **Full Container Load** o **Less Container Load** che richiedano l'utilizzo di una o più modalità di trasporto. Servizi di spedizione **via mare**, **via terra** e **via ferrovia** da tutti i **principali porti italiani**.

La **RB** è membro dal **1980** del **Through Transport Club di Londra**, importante provider di servizi assicurativi e di gestione del rischio con cui la **RB** copre i rischi delle spedizioni per cui si assume la responsabilità vettoriale e offre un'ampia copertura all-risks a costi competitivi.

La presenza dell'azienda all'interno di network di settore, quali **WCA**, testimonia la dedizione allo sviluppo di nuovi traffici in import ed export da/per qualsiasi parte del mondo. La **RB** è registered agent member **BIMCO** ed è agente generale della **Pakistan National Shipping Corporation**.



TRADES

Il management ha sviluppato in modo importante i volumi su due fondamentali trade lane: l'export verso **Africa Occidentale/Settentrionale** e verso **Regno Unito/Nord Europa**.

L'unità divisionale dedicata all'attività di Cross Booking cura spedizioni estero su estero principalmente in export dal Regno Unito e dalla Francia verso il continente africano.



Roberto Bucci S.p.A.

Via A. Vespucci 9/20, 80142 Napoli - Italia
Tel. +39 081 5979411 - info@bucci.it

Piazza Umberto I, 84121 Salerno - Italia
Tel. +39 089 255811 - a.senatore@bucci.it - f.napolitano@bucci.it

Via Benedetto Croce, 84121 Salerno - Italia
Tel. +39 089 230226 - exportuk@bucci.it

Via A. Diaz 1/10, 16121 Genova - Italia
Tel. +39 010 566687 - p.luxi@bucci.it - l.passano@bucci.it

Bucci Freight Services

2-4 Great Eastern Street, London - United Kingdom
Ph. +44 0207 392 2683 - geb@bucci.co.uk - paul.lewis@bucci.co.uk



TERMINAL FLAVIO GIOIA S.p.A.

Terminal Flavio Gioia Spa opera in qualità di impresa terminalista multi-purpose titolare di concessione demaniale marittima all'interno del porto di Napoli ed è dotata di autorizzazioni per **Deposito IVA** e **Deposito Doganale Privato di Tipo C**. **Terminal Flavio Gioia Spa** svolge attività di imbarco, sbarco, stoccaggio di container per alcuni tra i più importanti **global carriers**.

Nel corso degli anni, il management ha investito nel potenziamento della capacità di stoccaggio di container reefer incrementando il numero di prese disponibili.

Nel 2016, con l'intento di migliorare la capacità ricettiva di merce a temperatura controllata del porto di Napoli, **Terminal Flavio Gioia Spa** ha investito nella costruzione del **Posto Unico di Ispezione Frontaliero** che è stato successivamente concesso in comodato d'uso gratuito al **Ministero della Salute USMAF, UVAC** e alla **Regione Campania**.



33.000 mq circa sul molo Flavio Gioia
10.000 mq circa sul piazzale ferroviario retrostante
9.300 mq in corso di realizzazione
3 gru semoventi Gottwald GHMK 7608
- capacità di sollevamento 150 T - sbraccio max 54 mt
1 gru semovente Gottwald HMK 6507
- capacità di sollevamento 125 T - sbraccio max 51 mt

Terminal Flavio Gioia S.p.A.

Sede legale: Calata Marinella - Interno Porto Napoli

Sede operativa:
Molo Flavio Gioia - Interno Porto Napoli
Tel. +39 081265888 - +39 081266106
account@flaviogioia.it

I DRONI NEI PORTI



di *Redazione*

IN FUTURO POTREBBERO AIUTARE A TENERE IN SICUREZZA MOLTE ATTIVITÀ PORTUALI, SOPRATTUTTO QUELLE LEGATE AI SILOS E ALLE NAVI CISTERNA. IL PORTO DI ROTTERDAM APRIPISTA NELLE SPERIMENTAZIONI, CHE L'ANNO PROSSIMO SARANNO SETTIMANALI

I porti commerciali movimentano merci e persone. Container, grano, minerali, petrolio, gas, passeggeri e project cargo, cioè cose molto pesanti e fuori misura come turbine di aereo o pezzi di catamarani. Ciascuna di queste categorie viene spostata in zone identificate e delimitate dai terminal, posti che contengono poli container, rigassificatori (impianti che riportano allo stato gassoso alcuni liquidi), silos dei granai, gasdotti, stazioni marittime, stazioni ferroviarie, parcheggi, piazzali, strade e magazzini.

In Europa, il porto che sbarca e imbarca più di tutti è quello di Rotterdam, il primo in Europa per estensione, il terzo nel mondo dopo Shanghai e Singapore. È lungo quaranta chilometri, esteso per 3.600 ettari, grossomodo quanto cinquemila campi di calcio. Per confronto, uno dei più estesi in Italia è Genova, la cui linea di costa supera di poco i venti chilometri e di campi da calcio ne potrebbe ospitare mille (700 ettari). Rotterdam però è un porto fluviale sviluppato sui canali, cosa che gli permette una grande estensione nell'entroterra, mentre Genova è un porto costiero schiacciato dall'urbanizzazione, come praticamente tutti i porti italiani.

L'economia di scala in tutta la sua potenza si dispiega nei porti. Rimorchiatori da tremila cavalli e decine di tonnellate di tiro trainano per far entrare o uscire dai porti navi da decine di migliaia di tonnellate di stazza con centinaia di migliaia di tonnellate di carico a bordo. Luoghi del genere sono aree industriali, città doganali, zone sensibili, sorvegliate, non tanto per prevenire i furti ma gli incidenti, le mareggiate, i venti forti e gli errori umani.

La torre dei piloti avvista e aiuta le navi ad ormeggiare; i varchi dei terminal verificano che i mezzi pesanti in arrivo abbiano la giusta rotta; le Capitanerie, l'autorità portuale e gli elicotteri della polizia pattugliano le banchine e i piazzali. Gli agenti marittimi rappresentano l'armatore nei porti di approdo, e gli

spedizionieri la merce dei clienti. E poi ci sono i droni, che da un po' di tempo sono sperimentati per capire cosa migliorare di tutte queste cose.

Non sono quelli che si comprano online e si mettono nello zaino, ma apparsi da una decina di chili larghi oltre due metri che vanno veloci come un cinquantino. Quadricotteri che l'autorità portuale di Rotterdam, insieme alle aziende locali, sta testando con efficacia da circa un anno, all'interno di un progetto che si chiama Drone Port of Rotterdam, a cui possono partecipare anche società esterne al porto.

All'inizio della settimana scorsa una sezione della banchina del canale Yangtze del porto olandese è stata trasformata in un porto per droni per dimostrare le capacità di una tipologia a lungo raggio, l'Avy Aera della società locale Avy. Sono stati effettuati diversi voli sopra i distretti di Amaliahaven, Arianehaven e Alexiahaven, ispezionando le attività marittime di banchina e quelle fluviali. Monitorano il bunkeraggio (il delicato rifornimento di tonnellate di combustibile), l'inquinamento delle acque, le zone pericolose e le operazioni di trasbordo, cioè il passaggio del carico da una nave molto grande a una più piccola che servirà poi porti più piccoli dove la nave più grande non può entrare.

Avy Aera è un modello ad ali e quadricottero: le pale gli permettono di decollare ed atterrare verticalmente, le ali di avere maggiore aerodinamica, più portanza, più stabilità e di andare più veloce. Pesa dodici chili e può portare fino a un chilo e mezzo di peso. È lungo poco più di un metro, ha un'apertura alare di



L'UNIONE FA IL SUCCESSO

uni.tra.co.
unione trasportatori containers

Tel. 081 527 5190 Email. direzione@unitraco.it - operativo@unitraco.it

Sede Legale	Sede Operativa
Via Cuma, 28 80132 Napoli (NA)	Calata Vittorio Veneto Edificio 161 - 80133 Napoli (NA)

due metri e mezzo, un'autonomia di 55 minuti, 60 chilometri di raggio di portata e può raggiungere una velocità di oltre 70 chilometri orari. Nel test di Rotterdam è stato comandato da una docking station gestita da Avy, mentre al centro di coordinamento nel grattacielo del World Port Center è stato trasmesso uno streaming per funzionari del porto, autorità, ingegneri e imprenditori. Il prossimo test è stato programmato per l'inizio del prossimo anno, in un pacchetto di voli settimanale per almeno cinque mesi. Verrà utilizzato un nuovo modello, Avy Aera V3, più veloce e in grado di volare in condizioni meteo più critiche.

Un drone in un porto ha la stessa funzione di un elicottero: osserva, col vantaggio di costare molto meno (per realizzarlo e farlo volare) e di potersi avvicinare molto di più, e con lo svantaggio di non poter trasportare persone e carichi più pesanti di qualche chilo, almeno per il momento. Sono piccoli aeromobili con una miriade di modelli e classi, con un peso che non scende sotto il mezzo chilo e la remota possibilità di cadere in testa alle persone. Sono sempre più usati nel port state control, l'attività di ispezione navale nei porti di approdo disciplinata dalle convenzioni internazionali, per verificare che i mercantili siano in regola con i certificati e strutturalmente ben messi. Un utilizzo che da con la pandemia ha subito un'accelerata, da quando i lockdown hanno impedito agli ispettori di muoversi. Tant'è che l'International Maritime Organization, il legislatore dell'ONU del mare, sta lavorando a linee guida per uniformarne l'uso.



Avy Aera in fase di test (portofrotterdam.com)

Connect with us on
LinkedIn



Sticco sped s.r.l. TM

**SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE**

Like us on
facebook

Da 3 Generazioni il Tuo Mondo nelle Nostre Mani!

Spedizioni Via Mare



Spedizioni Via Terra



Deposito IVA



Spedizioni Via Aerea



Magazzini Doganali



Rappresentanza Doganale



Contact Us at
Tel. 0039 0815109403
Fax 0039 0815109434
E-Mail: info@sticcosped.com
Web: www.sticcosped.com

Uffici e Magazzini: Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103-106 - 80035 Nola (Na)
Sede Legale: Via A. Vespucci 78 - 80142 Napoli (Na)

Essendo molto più leggeri e senza pilota, i vantaggi di impiegare droni nei porti al posto degli elicotteri sono evidenti. Ci sono meno costi per chi li produce, meno rumore, meno ingombri, nessun pericolo per chi li guida, maggiore agilità e reattività. Decollano in un decimo del tempo rispetto a un elicottero, possono passare sotto le gru, sorvolare un terminal a qualche metro da terra, abbassarsi sul filo delle banchine. È una tecnologia pronta, ma con una legislazione ancora acerba. Guidarli oltre una certa distanza richiede una licenza che consenta di utilizzarli beyond visual line of sight, o BVLOS, cioè oltre alla visuale di chi li pilota e oltre i cinquecento metri di portata.

I video assai popolari su internet fino a qualche anno fa tendevano ad essere voli VLOS, cioè visual line of sight, con il drone che viene guidato a vista. Il VLOS è una zona grigia, tra la ricreazione e l'aviazione, che sopra un certo peso dal primo gennaio di quest'anno in Europa e in Italia non è più possibile praticare senza una patente, sulla base delle indicazioni dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e dell'omologo europeo, l'EASA, che si rifanno al regolamento Ue 2019/947, che sostanzialmente annulla la distinzione tra uso ricreativo e professionale. Attualmente siamo in una fase normativa transitoria in cui, anche per via della pandemia, l'introduzione di alcuni obblighi è stata rimandata. Le zone in cui poter volare sono ancora limitate e la maggior parte delle app per il volo dei droni non contempla ancora la topografia delle autorità di controllo. Questioni che dovrebbero in parte risolversi nel 2023, anno in cui è previsto un primo consolidamento dell'apparato



Tecnici al lavoro su *Avy Aera* (portofrotterdam.com)

GRUPPO RIUNITO SBARCO CENERE srl



**Ritiro rifiuti liquidi e solidi
pericolosi e non pericolosi
da bordo nave
in porto e fuori porto
da officine e cantieri navali**

**Noleggio pontoni
Cisterne con capacità da
130, 250, 400 me.**

**Noleggio bettoline
con capacità da
40, 70, 90 me.**

**Ritiro, trasporto
e smaltimento di rifiuti
pericolosi e non pericolosi
a mezzo camion e autobotte**



**Ufficio Operativo e Amministrativo:
Testata Molo Carmine interno porto - 80133 Napoli
Tel. 081268521 - Fax 0813793741 - email: info@grupporiunito.it**

normativo.

Nei prossimi anni, quindi, potremmo cominciare a vedere droni consegnare materiale ai cantieri edili, a quelli che costruiscono strade, ponti, binari, ai cantieri navali, alle piattaforme di perforazione, tutte cose che danno forma a un porto commerciale. In un futuro più remoto, il drone potrebbe trasportare gli impiegati che lavorano in porto. Progetti su cui l'autorità portuale di Rotterdam, una società per azioni con un consiglio di amministrazione, sta facendo una sperimentazione europea.

Per impiegare un drone nel porto di Rotterdam bisogna ottenere un'autorizzazione dell'ispettorato dell'ambiente umano e dei trasporti (Inspectie Leefomgeving en Transport). Se decolla e atterra da un'area pubblica ci dovrà essere anche l'autorizzazione dell'autorità portuale fornendo posizione GPS di decollo e atterraggio, durata del volo, estremi e licenza del pilota. Nei prossimi due anni i Paesi Bassi prevedono di distribuire i primi permessi BVLOS. L'anno prossimo tra l'Europoort, sulla foce del Nieuwe Waterweg, e Maasvlakte, l'enorme area industriale e terminal container in espansione sul Mare del Nord, l'autorità portuale installerà due stazioni di volo.

In futuro, quando le normative saranno più sistematizzate e internazionali e la tecnologia maggiormente sviluppata, il trasporto di oggetti non troppo pesanti, finanche il trasporto di persone, sarà possibile anche con i droni. Attualmente, si stanno rivelando efficaci nell'assistere i soccorsi, per esempio nei luoghi colpiti da terremoti o incendi; nel monitoraggio dell'inquinamento idrico e della qualità dell'aria. Nei porti si stanno rivelando utili nel monitorare le zone pericolose, per esempio individuando valvole di serbatoi criogenici aperte o difettose. Quando potranno maneggiare agilmente decine di chili di peso, potranno assistere gli ormeggiatori ad attraccare le navi recuperando, lanciando e tendendo i pesanti cavi da allacciare alle bitte, le colonne di acciaio a forma di fungo a bordo banchina. ■



NAPOLI - SALERNO - GIOIA TAURO - BOLOGNA - GENOVA - VENEZIA - TRIESTE



Contacts: Ph. 0815523832 - Fax 0815521315 - www.pslgroup.it



IL CANNONE RITROVATO

AL DUCA DEGLI ABRUZZI DI BAGNOLI C'È UN ANTICO PEZZO BORBONICO DI ARTIGLIERIA PESANTE, UN OBICE. VIENE DAL MOLO SAN VINCENZO DI NAPOLI E IL MUSEO DEL MARE NON HA I SOLDI PER RESTAURARLO. IL PROGETTO DI RECUPERO DEL CULTORE DI STORIA ALDO CHERILLO, SOSTENUTO DALL'ASSOCIAZIONE LUX IN FABULA E DAL LIDO FORTUNA

di **Marco Molino**

Anche ridotto così, scheggiato e arrugginito, riesce ancora ad intimorire il cannone borbonico che giace in un angolo nascosto dell'istituto nautico "Duca degli Abruzzi" di Bagnoli. Fu donato anni fa dall'Autorità portuale di Napoli al Museo del Mare per consentirne il restauro, purtroppo sempre rinviato per la cronica mancanza di fondi. Il poderoso obice sembra oggi un mostro marino arenato, ma presto potrebbe riconquistare la dignità di un tempo grazie ad un progetto che prevede la costruzione ex novo del suo originario affusto, da realizzare con il sostegno di privati.

La riscoperta del cannone ottocentesco è avvenuta grazie all'intraprendenza di Aldo Cherillo, cultore di storia dell'area flegrea partenopea. «Visitando l'esposizione dedicata al mare -racconta- ho notato nel cortile della scuola adiacente questo grosso pezzo di artiglieria piuttosto mal-messo, adagiato in terra. Il direttore del Museo, Antonio Mussari, ha spiegato che si tratta di uno dei cannoni obici per la difesa marittima e navale dei Borboni accatastati da decenni sul molo San Vincenzo, trasportato infine qui

nel 2015 per avere una destinazione didattica».

Ma la riqualificazione dell'arma richiede un impegno economico che il piccolo museo inglobato nell'istituto nautico non è in grado di sostenere. Consapevole che un aiuto concreto per salvare il cannone non poteva che giungere dal territorio, Cherillo ha quindi coinvolto nel progetto di recupero l'associazione Lux in Fabula, da quarant'anni impegnata con il fondatore Claudio Corrales nella tutela e promozione del patrimonio culturale flegreo, e Gennaro Masullo, proprietario di un Bagno storico della costa occidentale, il Lido Fortuna, che ha subito dato la sua disponibilità per finanziare la costruzione dell'affusto di legno con ruote da realizzare con l'opera di un maestro d'ascia. I disegni in assonometria dell'art-designer Libero Campana e le informazioni fornite dall'ingegnere navale Luigi Ombrato ci consentono di comprendere l'antica collocazione e l'utilizzo di questo obice prodotto intorno al 1850 con due tonnellate di ghisa a getto unico. L'auspicio è che altri cittadini e sponsor si aggregino a questo gruppo di appassionati di storia per sostenere la ricostruzione, nell'area museale, dell'impianto originario del cannone oggi abbandonato nel cortile della scuola. ■

ADDIO HONG KONG



di **Paolo Bosso**

Nella sua proposta per un nuovo regolamento sulla demolizione delle navi mercantili pubblicata a novembre, la Commissione europea ha sorpreso molti osservatori rifiutando la Convenzione di Hong Kong e preferendo quella di Basilea. La prima, firmata nel 2009 dagli Stati membri e promossa dall'International Maritime Organization ma non ancora entrata in vigore, è un trattato che regola progettazione costruzione, funzionamento e – una volta alla fine del ciclo - riciclaggio delle navi. La convenzione di Basilea, entrata in vigore nel 1992, regola i movimenti transfrontalieri dei rifiuti soprattutto pericolosi, quindi anche delle navi da demolire. Il principio che lo sostiene è quello di non far diventare il Sud del mondo la discarica di rifiuti del Nord del mondo. La scelta dell'Ue di preferire questa a quella di Hong Kong risiede nel fatto che è operativa ed è stata anche aggiornata con un nuovo articolo il 5 dicembre 2019, mentre l'altra di fatto è come se non esistesse.

Un altro punto debole della Convenzione di Hong Kong è che disciplina gli stati di bandiera, ma le bandiere sono facilmente modificabili. Dall'altro lato, però, prevede restrizioni commerciali per evitare che il Sud del mondo venga gravato dai rifiuti dei paesi industrializzati.

Nel 2013, le navi battenti bandiera dell'Unione europea sono state rimosse dall'ambito di applicazione delle norme sulla spedizione dei rifiuti del regolamento sul riciclaggio delle navi, che mirava a ignorare la convenzione di Basilea a favore del rispetto della convenzione di Hong Kong.

La proposta di regolamento dell'Ue in materia stabilisce che le navi battenti bandiera Ue destinate alla demolizione, quindi sotto giurisdizione comunitaria, non sono più esentate dalle leggi sui rifiuti e devono conformarsi all'articolo

LA MAGGIOR PARTE DEI MERCANTILI ALLA FINE DEL LORO CICLO VITALE CONTINUA AD ESSERE DEMOLITA IN ASIA PER SPIAGGIAMENTO. MA QUALCOSA SI STA MUOVENDO: L'UNIONE EUROPEA HA ABBANDONATO LA CONVENZIONE DI HONG KONG, PREFERENDO QUELLA DI BASILEA

4 bis della Convenzione di Basilea, rendendo illegale esportare qualsiasi tipo di rifiuto pericoloso da un Paese OCSE a non OCSE. In un rapporto pubblicato nel settembre 2020, sostenuto da un'analisi giuridica del Center for International Environmental Law, le ONG European Environmental Bureau e Shipbreaking Platform, il Basel Action Network e Greenpeace avevano esortato l'Ue a riallineare la sua legislazione per rispettare i suoi impegni giuridici internazionali ai sensi della Convenzione di Basilea, compreso il divieto.

«Che l'Ue abbia ripristinato la validità legale del divieto di Basilea e si sia resa conto di non poter più fingere che il regolamento sul riciclaggio delle navi potesse in qualche modo sfuggire alla legge internazionale sui rifiuti è una grande vittoria per la giustizia e la governance ambientali globali», secondo Jim Puckett, direttore esecutivo di Basel Action Network.

Sfortunatamente, sebbene questo sia visto come un segnale significativo, è raro che una nave, comprese quelle battenti bandiera Ue, vengono dichiarate da demolire in un porto europeo. La consuetudine degli armatori è invece quella di aspettare che approdano in un porto non OCSE, o anche in alto mare, fuori dai confini territoriali, evitando così di sottostare alla Convenzione di Basilea.

Il quadro generale delle demolizioni vede ancora il 30 per cento del tonnellaggio spiaggiato sulle coste di India, Bangladesh e Pakistan proveniente da armatori con sede nell'Unione europea (ma con navi battenti bandiere non Ue). Lo spiaggiamento è una consuetudine del tutto illegale nella disciplina comunitaria, ma estremamente conveniente economicamente per chi demolisce, rispetto a una demolizione standardizzata in un cantiere navale.

«La decisione di rottamare così queste navi viene presa negli uffici di Amburgo, Atene, Anversa, Copenaghen e in altri hub marittimi dell'Ue», afferma Ingvild Jenssen, direttore di Shipbreaking Platform. «Sono loro i veri esportatori, indipendentemente da dove si trovano le navi nel mondo o da quali bandiere bat-



SARDA BUNKERS SpA



Bunkeraggi nei porti campani
Trasporti prodotti petroliferi
Ritiro bilges - Sludges - Slops
Interventi antinquinamento

Ufficio amministrativo
Tel. 0812514121 pbx
Fax 0815524712
E-mail: info@sardabunkers.it
Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Sito web: www.garollagroup.it

Ufficio operativo
Tel. 0815515856
Tel./Fax 0815424301
Piazzale Immacolatella Vecchia
Interno Porto
80133 Napoli



Ursula Von Der Leyen, presidente della Commissione europea (The Left/Flickr)

tono. Chiaramente, devono essere intrapresi nuovi sforzi per impedire a questi armatori di continuare a eludere la Convenzione di Basilea per prevenire lo scarico di rifiuti tossici». Secondo i gruppi ambientalisti e per i diritti umani, la legislazione europea è ormai allineata alle convenzioni internazionali, si tratta ora solo di far rispettare le regole alle compagnie di navigazione. Il Green Deal europeo invita l'Ue a gestire in proprio i rifiuti che produce, incoraggiando l'economia circolare e costruendo un mercato solido e dinamico per i materiali secondari, che eviti l'evidente esternalizzazione dei costi resa possibile dalle esportazioni verso le economie più deboli.

«Ora abbiamo un'eccellente opportunità per colmare le scappatoie, offrendo al contempo all'industria siderurgica dell'Ue una maggiore disponibilità di rottami di acciaio, evitando una maggiore intensità energetica primaria produzione e riducendo così la nostra impronta di carbonio», afferma Stephane Arditi, direttore per l'integrazione delle politiche e l'economia circolare della European Environmental Bureau.

La demolizione navale è un'attività storicamente a basso costo. I cantieri principali si trovano nel Sud Est asiatico, dove ogni anno vengono demolite per spiaggiamento – cioè facendo arenare le navi e smontandole sul bagnasciuga – nove mercantili su dieci, arrivati alla fine del loro ciclo vitale (cioè circa 25 anni, anche se alcune possono arrivare fino a 35). I centri di demolizione più importanti si trovano ad Alang (India), Chittagong (Bangladesh) e Gadani (Pakistan). Sono poli navalmeccanici con bassissimi standard di sicurezza e ambientali, rispetto a quelli occidentali, cantieri a cielo aperto dove le navi, carcasse da decine di migliaia di tonnellate, vengono spiaggiate e smantellate con pratiche estesamente condannate, ma di fatto utilizzate da gran parte degli armatori. Le storie e le immagini di queste pratiche furono raccontate fin dal 2000 da William Langewiesche sull'Atlantic Monthly, poi tra gli altri dal National Geographic, con accurate ricostruzioni delle condizioni di lavoro estremamente pericolose e del disastroso impatto ambientale delle demolizioni per spiaggiamento, che avvengono nelle zone intercotidali, le pianure fangose di marea tra il mare e la costa. Di norma, per raggiungere la nave, gli operai immergono le gambe in un bagnasciuga contaminato dal piombo e dal percolato. In fase

MdA

Mario d'Angiolo & C srl
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



Napoli

Salerno

Livorno

La Spezia

Genova

porge auguri per un felice NATALE e un prospero ANNO NUOVO

NAPOLI - Via S. Fusco, 16 - Tel. 081 5520541 - Fax 081 5510418 - web: dangiolosrl.it - mail: info@dangiolosrl.it - madasped@dangiolosrl.191.it

di smantellamento, lavorando senza protocolli ufficiali o qualifiche professionali particolari, rischiano seri incidenti come lo schiacciamento sotto una lamiera, un'esplosione, un incendio, o di ammalarsi per intossicazione da fumi e contaminanti.

Il giro d'affari è considerevole, per il cantiere che riceve le navi ma anche per gli armatori che ce le spediscono: riescono infatti a ottenere più profitto rispetto a una demolizione in un cantiere navalmeccanico occidentale, grazie al mercato nero dei pezzi di ricambio e delle materie prime come acciaio e rame. Broker dedicati permettono all'armatore di vendere la nave a società specializzate nella demolizione, permettendo alla compagnia marittima che in alcuni casi l'ha gestita per decenni di non essere direttamente coinvolta. Nei centri di demolizione navale asiatici una nave può essere pagata fino a 400 dollari per tonnellata, contro i 250 dollari di un cantiere turco o i 150 dollari di uno stabilimento europeo. Per una nave da qualche decina di migliaia di tonnellate, quindi, siamo nell'ordine dei milioni di dollari. Da diversi anni la ONG Shipbreaking Platform tiene traccia di tutte le attività di demolizione navale per spiaggiamento, denunciando gli incidenti sul lavoro e pubblicando liste annuali (qui quella del 2020) con il nome della nave, il paese di provenienza, la bandiera e la compagnia marittima proprietaria. L'anno scor-



La nave di Greenpeace (Salvatore Barbera/Flickr)

 *Renato Mazzamauro & C. s.r.l.*

Trasporti e Spedizioni Nazionali e Internazionali
Assistenza e Consulenza Doganale

Via A. Vespucci 9 - 80142 Napoli - Tel. 081 19370190/1 - Fax 081 5109050
www.mazzamauro.com - mail: info@mazzamauro.it

FILIALI:

10072 CASELLE TORINESE (To): Strada Leini' 18 - Tel. 011 0620488 - mail: caselle@mazzamauro.it
21040 VENEGONO (Va): Via Merano 12 - Tel. 0332 1810131/132 - mail: venegono@mazzamauro.it
21015 LONATE POZZOLO (Va): Via Del Gregge 100 - Tel. 0331 1813185 - mail: lonate@mazzamauro.it
28062 CAMERI (No): S.S. 32 per Bellinzago - Tel. 0321 672435 - mail: cameri@mazzamauro.it
19126 LA SPEZIA: Via San Bartolomeo 629 - mail: info@mazzamauro.it
84121 SALERNO: Via Benedetto Croce 70 - Tel. 089 7455011 - Fax 089 7450006 - mail: salerno@mazzamauro.it
74023 GROTTAGLIE (Ta): Via Galileo Ferraris 118 - Tel. 099 5665160 - Fax 099 5624288 - mail: taranto@mazzamauro.it
71121 FOGGIA: Via Trieste 46 - Tel. 0881 368694
00054 FIUMICINO (Rm): Via Cena 29 - Tel. 06 32466111 - Fax 06 32466113 - mail: roma@mazzamauro.it

so le navi demolite in tutto il mondo sono state oltre 630, di cui il 90 per cento nel Sud Est asiatico per spiaggiamento. Le tanker, le bulker e le piattaforme galleggianti, le strutture dalla stazza più grossa, sono state 446.

Dal 2009, secondo l'ONG accreditata nel Center for International Environmental Law, le navi smantellate sulle spiagge di India, Pakistan e Bangladesh sono state 6.876, registrando 293 incidenti e 407 morti bianche. Sono state gestite da compagnie che fanno capo a società residenti in Bermuda, Brasile, Cina, Cipro, Danimarca, Germania, Grecia, Hong Kong, India, Indonesia, Giappone, Corea del Sud, Libano, Norvegia, Russia, Arabia Saudita, Singapore, Taiwan, Thailandia, Turchia, Emirati Arabi Uniti, Regno Unito e Stati Uniti. Quelle originariamente di proprietà italiana demolite per spiaggiamento nel 2020 sono

state quattro, di cui tre del gruppo Grimaldi e una di Saipem. L'anno scorso il paese che ha spedito più navi in Asia è stata la Grecia, l'azienda di stato più attiva la brasiliana Petrobras. Negli ultimi anni Maersk, Msc, Cma Cgm, i primi tre armatori del mondo, dopo una serie di denunce e su pressione degli organismi internazionali, mandano sempre meno navi nei cantieri asiatici.

L'attività di demolizione per spiaggiamento inquina relativamente poco il mare, considerando che i mercantili arrivano come carcasse di acciaio senza più gli allestimenti interni. Quello che viene inquinato è invece il suolo e il territorio circostante. Essendo a cielo aperto, senza impianti

di depurazione, il bioma costiero si trasfigura. La demolizione rilascia sostanze tossiche come cadmio, piombo, amianto e mercurio. L'attività di fusione e smantellamento dei pezzi più piccoli rilascia nell'aria sostanze che danneggiano l'ozono.

L'esportazione dei pezzi di ricambio o delle materie prime ricavate è vietata dai paesi industrializzati, come stabilisce la Convenzione di Basilea entrata in vigore nel 1992, ma è chiaro che, in una situazione così poco normata, con poli cantieristici dotati a stento di acque di scolo, e raramente filtrate, la Convenzione di Basilea vale fino a un certo punto. Il mercato nero dei pezzi di ricambio e delle materie prime prospera. Negli ultimi anni l'Unione Europea e il legislatore marittimo International Maritime Organization stanno incentivando gli Stati membri a spingere gli armatori a demolire le navi nei propri paesi,



(Andrez I/Flickr)



Landi & Navarra srl



**AGENZIA MARITTIMA RACCOMANDATARIA
SPEDIZIONI MARITTIME TERRESTRI E AEREE - IMPORT/EXPORT**

Sedi operative:

Via A. Depretis, 88 - 80133 Napoli - Tel. 081 5520149 pbx - Fax 081 5521205 - landienavarrasrl@libero.it
Via Ligea, 112 - 84121 Salerno - Tel. 089 254636

in strutture autorizzate. È un percorso lento che sta dando scarsi risultati visto che si tratta di far pagare di più ai proprietari delle navi e di rendere meno profittevole l'attività di demolizione per i poli cantieristici.

Il primo passo verso la normalizzazione dell'attività di demolizione navale era arrivato nel 2009 con la ratifica da parte di 63 paesi (quasi la metà del tonnellaggio armatoriale mondiale) della Convenzione di Hong Kong per il riciclaggio delle navi. Il trattato ha portato, oltre all'impegno degli stati membri, alla pubblicazione di linee guida annuali a partire dal 2011. L'Unione Europea si è attivata concretamente nel 2013 approvando il Regolamento sullo smantellamento e il riciclo delle navi, con la prima linea guida nel 2016.

Sempre nel 2016 l'Unione ha pubblicato una prima lista di 16 impianti autorizzati. Oggi – ultimo aggiornamento al novembre 2020 – se ne contano 43 distribuiti in 15 paesi, di cui due extracomunitari, gli Stati Uniti e la Turchia. Quest'ultima conta più centri autorizzati di tutti, otto, forte di una lunga tradizione navalmeccanica accoppiata a una posizione strategica, a pochi passi dal Canale di Suez, porta marittima tra Europa ed Asia. Seguono Norvegia (7), Danimarca (6) e Francia (4). L'Italia ne conta uno, San Giorgio del Porto a Genova. Gli impianti di riciclaggio di paesi non europei che si occupano di navi battenti bandiera di paesi comunitari devono presentare una domanda di autorizzazione: in futuro potrebbero essere autorizzati cantieri in India e Cina, oltre a numerosi altri in Turchia, stando alle domande che l'Unione ha ricevuto fino ad oggi.

Negli ultimi dieci anni, quindi, il quadro normativo internazionale è stato rinnovato ma di fatto la situazione è cambiata poco. Nel 2020, secondo Shipbreaking Platform, sono state smantellate in Europa 32 navi per appena 127 mila tonnellate complessive, l'equivalente di una nave da crociera di grandi dimensioni. Circa 1,6 milioni di tonnellate sono state spedite in Turchia, nel Sud Est asiatico ben 15 milioni di tonnellate.

È complicato cambiare questo mercato perché un mercantile quasi sempre batte bandiera "di comodo", ovvero di Stati specializzati nella registrazione delle navi commerciali, le quali non sono europee ma, per esempio, panamense o bahamense. L'Unione europea non può intervenire direttamente sulle navi che non battono bandiera dei suoi paesi, anche quando gli armatori che le gestiscono fanno capo a gruppi logistici, fondi di investimento con sede in città europee, statunitensi, cinesi o sudcoreane.

Nel 2016 una delegazione dell'associazione europea degli armatori, l'European Community Shipowners' Association, ha visitato un centro di demolizione di Alang, lo Shubh Arya Steel, chiedendo all'Unione di inserirlo nella lista degli impianti autorizzati. Una missione che Shipbreaking Platform ha commentato come una «brochure di promozione», che ha volutamente trascurato le condizioni di lavoro e gli standard ambientali del cantiere. Il comunicato che annunciava la visita e promuoveva il cantiere era stato poi rimosso. Qualche mese



YANG MING (NAPOLI) srl - Agenzia Marittima



Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli - Tel. 081 5512529 - e-mail: yminap@finsea.it - Web Site: www.finsea.it

dopo, però, il centro indiano aveva ottenuto le prime certificazioni di qualità dall'italiana Rina.

Lo sforzo è notevole. Si tratta di cambiare radicalmente il mercato delle demolizioni navali disincentivando l'appalto asiatico a bassissimo costo per ridistribuire l'attività in Occidente, in luoghi dai costi nettamente superiori. Il guadagno immediato è sicuramente di immagine. Oggi l'armatore investe parecchio per far costruire navi sofisticate, sempre più grandi e automatizzate, con lo stato dell'arte delle tecnologie della navigazione, salvo poi disfarsene nei modi più brutali.

Indipendentemente da dove si trovi, anche fuori dall'Europa, qualsiasi cantiere navale che voglia essere autorizzato dall'Unione Europea alla demolizione deve soddisfare una serie di requisiti relativi a: smantellamento, smaltimento, recupero e riciclo degli scarti; sicurezza sul lavoro; reattività alle emergenze; livello di inquinamento; suoli impermeabili, efficaci sistemi di drenaggio. Il quadro normativo concepisce anche una specie di smantellamento

a cielo aperto, almeno nella fase iniziale, con la stessa nave

che grazie alla chiglia viene considerata come un suolo,

a patto però che non venga disperso nulla di parti-

colarmente inquinante. I cantieri devono posse-

dere e gestire bacini di carenaggio, sollevatori,

pensiline, pontoni, banchine. Strutture che ri-

chiedono manutenzione costante, protocolli di

sicurezza e ambientali condivisi, e una carpen-

teria specializzata.

L'industria delle crociere, uno dei settori marittimi

più prolifici e fino a marzo 2020 in grande crescita,

sta uscendo radicalmente trasformata dalla pandemia

dopo quasi un anno di navi ferme, con i passeggeri passati

dai 30 milioni trasportati nel mondo nel 2019 (di cui 13 milioni passati

dall'Italia) a un crollo che oscilla, a seconda dei porti, tra il 90 e il 95 per cento.

Gli armatori hanno dovuto anticipare i piani di demolizione, sia per fare cassa

che per ottimizzare una flotta che non rispecchia più le esigenze di mercato.

L'estate scorsa Carnival, il principale gruppo crocieristico del mondo, ha an-

nunciato un piano di riduzione del 9 per cento della flotta in pochi mesi, cosa

che in tempi normali avrebbe richiesto anni. Ci si aspettava un grande aumen-

to di demolizioni fuorilegge, ma in realtà il gruppo sta mandando molte sue

navi in Turchia, collaborando con la ONG norvegese Bellona Foundation e la

società olandese Sea2Cradle. All'inizio di quest'anno il governo italiano ha in-

serito nella legge di bilancio un fondo da 12 milioni di euro per incentivare la

demolizione dei relitti nei porti italiani, anche se non riguarda i mercantili di

grandi dimensioni alla fine del loro ciclo vitale, la cui competenza è interna-

zionale. ■

Sono ancora troppo esosi i criteri di demolizione nei cantieri europei



Pegasus Maritime Srl

SEASON'S GREETINGS

80133 Napoli - Via G. Melisurgo, 14/16 - Tel. 081 5525268 - Fax 081 5523873 - E-Mail: operations@pegasus-na.it
P. Iva/C.F. 05953530630 - Iscr. Trib. Na. 5854/89 - C.C.I.A.A. Napoli n. 466650 - Sede Legale ed Amministrativa

AGENZIA GENOVESE S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5512109
info@agenziagenovese.it

ALBERTO LUBRANO S.a.s.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 335415753 - alubra1@tin.it

A. GRECO MARITIME

Piazza Immacolatella Vecchia, 1
80133 Napoli Porto
Tel./Fax 081 5422303 - 081 8717462
adele@grecomaritime.it

A. M. VOLPE & Co. S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel./Fax 081 5512668
morelli@amvolpe.it

ANDOLFI LUIGI AG. MAR.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5516708/18 - Fax 081 5525115
info@luigiandolfi.it
andolfiluigi@tin.it
luigiandolfi@pec.it

ARKAS ITALIA S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 7047527 - 7047538
Fax 081 7047507
naples@arkas-italia.it

BANCHERO COSTA & C. S.p.A.

Via F. Giordani, 56 - 80122 Napoli
Tel. 081 680531 - Fax 081 668444
bancostana@bcagy.it

BUCCI ROBERTO S.p.A.

Via A. Vespucci, 9/20 - 80142 Napoli
Tel. 081 5979411 - Fax 081 5549737
www.bucci.it - rbucci@bucci.it

CEMAR S.r.l.

Piazzale Stazione Marittima
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5512211 - Fax 081 5512947
www.klingenberg.it
napoli@ceмар.it
passenger@klingenberg.it

CMA CGM ITALY S.r.l.

Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli
Tel. 081 006901
nap.genmbox@cma-cgm.com

COSCO SHIPPING LINES ITALY S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 4233111 - Fax 081 4233501
info@coscoshipping.it

C. TOMASOS TRASP. MARITTIMI S.r.l.

Via F. Petrarca, 175 - 80122 Napoli
Tel. 081 5752192 - Fax 081 4203497
agency@tomasos.it

DE CRESCENZO S.r.l.

Via A. Depretis, 19 - 80133 Napoli
Tel. 081 5510796 - 081 5518624
Fax 081 5518294
operativo@decrescenzosrl.com

DELTA AG. MAR. S.r.l.

Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli
Tel. 081 4206522/1 - Fax 081 4206520
napoli@delta-srl.it

DI.AR.MARITIME S.r.l.

Via A. De Gasperi, 45 - 80133 Napoli
Tel. 081 5527833 - Fax 081 5527837
www.diarma.it - info@diarma.it

E & C GRECO MARE S.r.l.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 667615
Fax 081 680399
www.grecomare.com
info@grecomare.com

EXPRESS S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 4201811 - Fax 081 4201827
info@expressglobal.it

F. ANDOLFI S.r.l.

Via Baldacchini, 11 - 80133 Napoli
Tel. 081 7711901 - Fax 081 7711349
www.francescoandolfi.it
ops@fandolfisrl.it

F.LLI TRIMARCO & CO Sas

Via G. Verdi, 18 - 80133 Napoli
Tel. 081 5513525 - Fax 081 5519369
www.trimarco.it - info@trimarco.it

FERNANDO MAROZZI & CO S.r.l.

Piazzale Immacolatella Nuova, 5
80133 Napoli Porto
Tel. 081 206181 - Fax 081 5536135
www.marozzispedizioni.com
marozzi@marozzispedizioni.com

F.LLI COSULICH S.p.A.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 7047535 - Fax 081 7047507
info@na.cosulich.it

GAROLLA S.r.l.

Pontile Flavio Gioia - 80133 Napoli Porto
Tel. 081 5534477 - Fax 081 202241
www.garolla.com - amato@garolla.com

GASTALDI & C. S.p.A.

Piazza Bovio, 33 - 80133 Napoli
Tel. 081 4206522 pbx
Fax 081 4206520
www.gastaldi.it - napoli.gc@gastaldi.it

HAPAG LLOYD

Via Ponte di Tappia, 47 - 80133 Napoli
Tel. 081 5530610 - Fax 081 5530615
www.hlcl.com
massimiliano.iacuvella@hlag.com

HOLME & CO. S.r.l.

Via Santa Lucia, 50 - 80132 Napoli
Tel. 081 7647075
Fax 081 7647520
www.holme.it - holmeshipping@holme.it

HUGO TRUMPY S.r.l.

Piazzale Immacolatella Nuova
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5512211
Fax 081 5512947
napoli@hugotrumpy.it

ISS-TOSITTI S.r.l.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 667615 - Fax 081 680399
napoli@iss-tositti.it

ITALMARITTIMA S.p.A.

Via Alcide De Gasperi, 55
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5515305
italmarittimanapoli@virgilio.it

ITALNOLI S.r.l.

Via F. Giordani, 56 - 80122 Napoli
Tel. 081 7611253 - Fax 081 7616106
napoli@italnoli.it

J. LUISE & SONS Ltd

Via F. Caracciolo, 13 - 80133 Napoli
Tel. 081 9633396 - Fax 081 9633333
www.luise.it - luise@luise.it

KLINGENBERG GROUP S.r.l.

Molo Carmine - Palazzina Docks
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5512211 - Fax 081 5512947
www.klingenberg.it
info@klingenberg.it
cargo.agency@klingenberg.it

LANDI & NAVARRA S.r.l.

Via A. Depretis, 88 - 80133 Napoli
Tel. 081 5520149
Fax 081 5521205
landienavarrasrl@libero.it

LE NAVI S.p.A.

Stazione Marittima - Molo Angioino, 82/83
80133 Porto di Napoli
Tel. 081 4288801
Fax 081 4288862/63
lenavi_itnap@msclenavi.it

LUISE GROUP

Via F. Caracciolo, 13 - 80122 Napoli
Tel. 081 9633396 - Fax 081 9633333
www.luise.com
luise@luise.it - luise@luise.com

LUISE INTERNATIONAL & Co. S.r.l.

Via G. Melisurgo, 15 - 80133 Napoli
Tel. 081 5528670
Fax 081 5527368
www.luise.com - luise@luise.com

MAERSK ITALIA S.p.A.

Via Duomo, 305 - 80133 Napoli
Tel. 081 0145120

MARIMED S.r.l.

Via Fiumicello, 7 - 80142 Napoli
Tel. 081 5517072
Fax 081 5518667
www.marimed.it
info@marimed.it

MARINTER SHIPPING AGENCY S.r.l.

Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli
Tel. 081 4109311
Fax 081 7903841
napoli@marinter.it

MARNAVI S.p.A.

Via Santa Brigida, 39 - 80133 Napoli
Tel. 081 2513111
Fax 5510865
marnavi@marnavi.it

MARSPED S.r.l.

Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli
Tel. 081 5519101 - 081 5514223
Fax 081 5516447
www.marsped.net - info@marsped.net

MIDA MARITIME S.r.l.

Via Megaride, 2 - 80132 Napoli
Tel. 081 7649025
Fax 081 7649915
www.midamaritime.altervista.org
mail@midamaritime.com

MSC CROCIERE S.p.A.

Via A. Depretis, 31 - 80133 Napoli
Tel. 081 7942111
Fax 081 7942222
www.msccrociere.it

M. SORRENTINI S.p.A.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5510646 pbx - Fax 081 5802286
www.msorrentinisp.a.it
info@msorrentinisp.a.it

PALOMBA G. & CO. S.r.l.

Via G. Melisurgo, 4 - 80133 Napoli
Tel. 081 5514077
Fax 081 5524608
info@palombaco.it

PAPPALARDO & C. S.r.l.

Via G. Melisurgo, 15 - 80133 Napoli
Tel. 081 5522395 - 081 5521276
Fax 081 5523878
www.pappalardogroup.com
agency@pappalardogroup.it

PEGASUS MARITIME S.r.l.

Via G. Melisurgo, 6 - 80133 Napoli
Tel. 081 5525268
Fax 081 5513873
operations@pegasus-na.it

PSL GROUP

Via E. Gianturco, 23 - 80133 Napoli
Tel. 081 261938
www.pslgroup.it
ops.nap@pslgroup.it

RIGEL S.n.c.

Via F. Giordani, 56 - 80122 Napoli
Tel. 081 680531 - Fax 081 668444
www.rigelshipping.it
operations@rigelshipping.it

SAIMARE S.p.A.

Calata Vittorio Veneto - Interno Porto
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5635912
Fax 081 5635296
www.saimare.com
napoli@napoli.saimare.com

SARDA BUNKERS S.p.A.

Via A. De Gasperi, 55
80133 Napoli
Tel. 081 2514121 - Fax 081 5524721
www.sardabunkers.it
info@sardabunkers.it

SCINICARIELLO**SHIP MANAGEMENT S.r.l.**

Via Riviera di Chiaia, 287 - 80121 Napoli
Tel. 081 963700
Fax 081 3606991
info@scini.com
www.scinicariello.it

TARROS SUD S.r.l.

Stazione Marittima
Lato Piliero - Piano II - 80133 Napoli
Tel. 081 184050
www.tarrossud.it
commercial@tarrossud.it

UNITRAMP S.r.l.

Via San Carlo, 26
80133 Napoli
Tel. 081 5529952 - Fax 081 5529915
www.unitramp.it
ships@unitramp.it

V SHIPS ITALY S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55
80133 Napoli
Tel. 081 4203151 - Fax 081 4203262
stefania.persico@vships.com
naples.crew@vships.com

YANG MING NAPOLI S.r.l.

Via A. Depretis, 51
80133 Napoli
Tel. 081 5512529
Fax 081 5519786
yminap@finsea.it

ZIM ITALIA S.r.l.u.

Piazza G. Bovio, 22 - 80133 Napoli
Tel. 081 19758310
Fax 081 19758314



AGENZIE MARITTIME DI SALERNO

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.

Via A. Sabatini, 9/11 - 84121 Salerno
Tel. 089 229429
Fax 089 8422970
info@andreabottigliero.it

APICELLA LUIGI & FIGLI S.r.l.

Via Porto, 70 - 84121 Salerno
Tel. 089 2582181
Fax 089 253294
info@apecellashipping.eu

ASPED BOTTIGLIERO S.r.l.

Via Porto, 94 - 84121 Salerno
Tel. 089 2583440
Fax 089 232765
info@aspedbottigliero.it

DELLA CORTE & C. S.r.l.

Via Piazza F. Alario, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 225985
Fax 089 239434
info@studiodellacorte.it

DR. CAP. NICOLA DE CESARE S.a.s.

Via Roma, 278/280 - 84121 Salerno
Tel. 089 224244 - Fax 089 237288
www.decesare.it - info@decesare.it

GALLOZZI SHIPPING LIMITED S.p.A.

Via Camillo Sorgente, 72/A
84125 Salerno
Tel. 089 2754811 - Fax 089 5647609
www.gallozzi.com - info@gallozzi.com

**HAMBURG SUD AGENCY
SOUTH ITALY S.r.l.**

Via Camillo Sorgente, 98
84121 Salerno
Tel. 089 2758911 - Fax 089 2758950
info@sal.hamburgsud.com

INTRAMAR S.r.l.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 229125 - Fax 089 229124
www.intramar.it
intramar@intramar.it

LANDI & NAVARRA S.r.l.

Via Ligea, 112 - 84121 Salerno
Tel. 089 254636

MARISPED S.r.l.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 226266 - 089 236090
Fax 089 224582
www.marisped.it - info@marisped.it

MICHELE AUTUORI S.r.l.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 230311
Fax 089 226490 - 253101
www.autuori.it
autuori@autuori.it

ROBERTO BUCCI S.p.A.

Via B. Croce, 5 - 84121 Salerno
Tel. 089 230223
Fax 089 225984 - 089 230237
www.bucci.it
exportuk@bucci.it

S.M.T. CANTALAMESSA S.n.c.

Via A. Sabatini, 7 - 84100 Salerno
Tel. 089 229926 - Fax 089 222146
tito.smt@tin.it

AMORUSO GIUSEPPE S.p.A.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 2581511 - Fax 089 241208
info@amorusoagency.com

TRIMARCO F.LLI S.r.l.

Via Ligea, 84 - 84121 Salerno
Tel. 089 220155 - Fax 089 252519
www.trimarco.it - info@trimarco.it

Per la vostra pubblicità sul



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

info@informazioneemarittime.it - Tel./Fax 0815590949

Ai nuovi inserzionisti proposte pubblicitarie personalizzate

INDICE INSERZIONISTI

AZIENDA	PAG.				
AdSP Mar Tirreno Centrale	III-IV	Federagenti	57	Miele	2
Alpha International	45	Fedespedi	60	Migliaccio Logistic Group	53
Assarmatori	27	Gallozzi Group	II	Palumbo Group	V
Assoporti	39	Genovese	20	Pegasus Maritime	76
Bucci	63	Grimaldi Group	VII-VIII	PSL	68
Cargomar	31	Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi	33	ReSeaWorld 2.0	11
Cicatiello Group	42	Gruppo Riunito Sbarco Cenere	67	Sarda Bunkers	71
Combi Line International	29	Interporto Campano	37	Sisam	15
Confetra Campania	51	Laghezza	23	Slc Studi Legali Consociati	21
Confitarma	52	Landi & Navarra	74	Sticco Sped	66
D'Angiolo	72	Larizza Consulting	40	Tarros Sud	56
De Crescenzo	43	Le Navi	VI	Uni.Tra.Co.	65
Dres	59	Marinter Shipping Agency	55	V Rent	17
Eligroup	24-25	Mazzamauro	73	Yang Ming Napoli	75
				Zeta Sistem	41



Your preferred partner for **scrubber retrofits services** in Mediterranean

8 Shipyards:

- Malta
- Messina
- Naples
- Rijeka
- Ancona
- Savona
- Marseille

18 Docks
up to VLCC



FACILITIES	LENGTH	BREADTH	DRAFT
NAPLES - Ercolino Floating Dock	75	14.8	4.3
NAPLES - Palumbo Floating Dock	120	25	4.6
MESSINA - Graving Dock n°1	268	36(38)	
MALTA - Graving Dock n°2	164	28.5(38.4)	8.8
MALTA - Graving Covered Dock n°3	144	23(31.7)	8.8
MALTA - Graving Dock n°4	262	40	8.5
MALTA - Graving Dock n°5	216	27.4(35)	8.5
MALTA - Graving Dock n°6	362	62	9.3
MALTA - Graving Dock n°7	98	35	3.4
MALTA - Travel lift 430T.			
MARSEILLE - Ercolino II Floating Dock	40	12.5(18)	2.8
MARSEILLE - Graving Dock n°3	100	16	5.9/5.2
MARSEILLE - Graving Dock n°4	85	16.5	5.9/4.9
MARSEILLE - Graving Dock n°5	125	16.5	6.5/5.6
MARSEILLE - Graving Dock n°6	125	16	6.5/5.6
ANCONA - Syncrolift 3300T.			
ANCONA - Travel lift 560T.			
RIJEKA - Dock RI 38 Floating Dock	154.5	24	5.3
RIJEKA - Dock 5 Floating Dock	201.5	33.8	8.2
RIJEKA - Dock 11 Floating Dock	260.7	53	9.2

- Ship division
- Yacht division
- Representative Offices



Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



www.lenavigroup.it



La **PRIMA COMPAGNIA** Ro-Ro
GREEN nel **MEDITERRANEO**

Perseguiamo l'**OBIETTIVO**
di un **TRASPORTO MARITTIMO**
sempre più **ECO-SOSTENIBILE**



il Gruppo Grimaldi impiega **navi di nuovissima generazione**
con caratteristiche uniche al mondo, **ibride, a basse**
emissioni nocive e dal **design innovativo**.

Inoltre, **durante la sosta in banchina** tali navi utilizzano
l'energia immagazzinata in un set di batterie al litio
presenti a bordo che si ricaricano durante la navigazione,
garantendo **zero emissioni in porto**.

www.grimaldi.napoli.it



GRIMALDI GROUP
www.grimaldi.napoli.it