



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXXVIII - N. 99 - 19 Dicembre 2023

All'interno:

- Pnrr
- Dogane
- Yacht
- Carburanti
- Ets
- Starlink

Ma come fanno i marinai?

Lavorare a bordo di un cargo è davvero duro.
Oggi, però, si moltiplicano gli svaghi
per migliorare l'umore e la forma fisica dei marittimi

FULL ELECTRIC

ECO! QUA!



Arriva il VK3, veicolo 100% elettrico, progettato per integrare le operazioni di raccolta rifiuti nei centri urbani e zone a traffico limitato. Compatto, silenzioso e agile, grazie alle sue caratteristiche permette di effettuare operazioni di raccolta nel totale rispetto dell'ambiente con la comodità di un veicolo tradizionale.



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

PNRR: tanta politica, poco mare

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** “scade” nel 2026. L'enorme piano di rilancio economico europeo dopo il Covid, che sui porti destina una decina di miliardi, ad oggi è stato quasi tutto programmato. Cold ironing, nuove banchine, digitalizzazione logistica, sono solo alcuni degli interventi più importanti. Ma come sono distribuiti geograficamente? Non equamente, né tantomeno si spinge sull'innovazione e la semplificazione. **Fabrizio Vettosi** ci racconta cosa dovremmo aspettarci da questa profonda trasformazione tanto annunciata.

E i marinai? Cosa fanno i marinai nei momenti liberi durante le lunghe traversate oceaniche a bordo dei mercantili? Giocano a ping-pong, a basket, si rilassano su un divanetto a leggere, telefonano ai propri cari. Come tutti quanti noi. **Marco Molino** ci racconta i momenti di relax di una categoria delicata, uno dei mestieri più duri ed esposti.

Per i marittimi, come per tutti noi, c'è anche la necessità di rimanere connessi, di accedere al web anche in alto mare, dove il telefonino, sostanzialmente, non prende. Su questo le grandi compagnie stanno investendo molto per utilizzare l'internet satellitare della **Starlink di Elon Musk** e permettere così alle navi di avere sempre campo.

Nel frattempo, l'**intermodalità** è ancora lontana, secondo la Corte dei Conti dell'Unione europea. In un mondo sempre più digitalizzato, soprattutto sul fronte **doganale**, che parla ormai un'unica lingua, quella dell'Unione europea, incrementare l'intermodalità riducendo il massivo utilizzo dei mezzi pesanti per trasportare la merce permetterebbe proprio di attuare quella *resilienza*. Su questo, gli spunti interessanti di **Domenico de Crescenzo**.

Nel 2024 lo shipping entrerà nell'**Emission Trading System (ETS)**, il sistema di scambio delle quote di carbonio, rendendo più care le spedizioni marittime. Come funziona questo sistema, quali cambiamenti porterà alle rotte marittime? Gli operatori di tutta Europa chiedono la **clausola di trasbordo**, soprattutto quelli che si affacciano nel Mediterraneo, al fine di salvaguardare i grandi hub di transhipment europei che potrebbero subire la concorrenza dei porti esonerati dall'ETS, quelli extraeuropei.

E poi c'è lo **yachting**, dove l'Italia è uno dei primi costruttori al mondo ma uno degli ultimi per posti barca tali da soddisfarne la domanda, sempre più orientata negli ultimi anni all'extra lusso, cioè ai mega e ai giga yacht. Qui l'intervento di **Arturo Capasso**.

La transizione energetica intanto continua ma ancora non sappiamo quali **carburanti marittimi alternativi** dovremmo utilizzare: vanno bene tutti ma a nessuno è garantito il giusto approvvigionamento.

Anche quest'anno i temi del Numero Speciale del *Bollettino Avvisatore Marittimo* sono tanti, cercando di fare il punto sull'anno che sta per finire. Uno sguardo a quello che è successo, per capire quello che succederà.

Buona lettura. E buon Anno.



INTERPORTO CAMPANO

connect your business <<<




INTERMODALITÀ

2.000.000
metri quadrati
di superficie


SERVIZI

500.000
metri quadrati
di magazzini


REAL ESTATE

150
aziende
presenti


ZES

200.000
metri quadrati
di area intermodale



interportocampano.it

LA PIATTAFORMA LOGISTICA
CONNESSA CON I PRINCIPALI
HUB MONDIALI
dove gli scambi diventano nuove
opportunità di business

INDICE

PNRR: MOLTA POLITICA, POCO MARE 8



LA NAVE PIÙ A SUD DEL MONDO 42



MA COME FANNO I MARINAI 14

LE ECCEZIONI SONO FINITE 18

LE DOGANE DEL FUTURO 22

CARBURANTI, SOLUZIONI INFINITE 28

INTERNET IN ALTO MARE 36



QUANTO VALGONO I GRANDI YACHT 46

ETS: ISTRUZIONI PER L'USO 54

LA CLAUSOLA DI TRASBORDO 57



L'INTERMODALITÀ È ANCORA LONTANA 62

ADDIO CONTAINER PERSI 66

Anno LXXVIII - N. 99 - 19 Dicembre 2023

Direttore Responsabile: *Luciano Bosso*

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

Immagine di copertina: *IFA teched/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

2023

Un anno di notizie

Gennaio

- > 17 navi in contemporanea a Gioia Tauro. Nuovo record
- > Rincarò del 25 per cento delle concessioni portuali nel 2023
- > Assegnate meno della metà delle risorse per il rinnovo delle flotte
- > Via libera dell'Antitrust all'acquisizione di Spinelli da parte di Hapag Lloyd
- > Pirateria al livello più basso degli ultimi 30 anni
- > GTS Rail approda all'interporto di Nola
- > Maersk ed Msc non rinnovano la 2M: fine nel 2025
- > Alleanza Boluda-Msc, nasce il colosso del rimorchio portuale



(Darren B Hillman/Flickr)



La rompighiaccio "Laura Bassi"

Febbraio

- > Maersk sperimenta il drone per la gestione dell'inventario
- > La pandemia è alle spalle: 13 milioni di passeggeri quest'anno
- > A Rotterdam uno spazio aereo per i droni in porto
- > Fase depressiva per le tariffe container
- > Laura Bassi, la nave più a Sud del pianeta
- > Autoproduzione, la Capitaneria: "Il personale di bordo deve essere esclusivo"
- > Msc Bellissima approda in Giappone per la prima volta
- > 331 marittimi bloccati da un anno in Ucraina. Lo shipping internazionale scrive all'ONU

Marzo

- > Le 13 strettoie del traffico marittimo globale
- > Un terzo di aree marine protette nel mondo, accordo storico in sede Onu
- > Farvima Medicinali apre un hub all'interporto di Nola
- > Al porto di Gioia Tauro le portacontainer si sorpassano
- > Consiglio di Stato equipara le ore di istruttore a quelle di navigazione
- > Forges Davanzati nuovo presidente di Confetra Campania
- > Rigassificatori, Golar Tundra arriva a Piombino
- > Grimaldi firma per il controllo del porto di Igoumenitsa



Lo Stretto del Bosforo, in Turchia

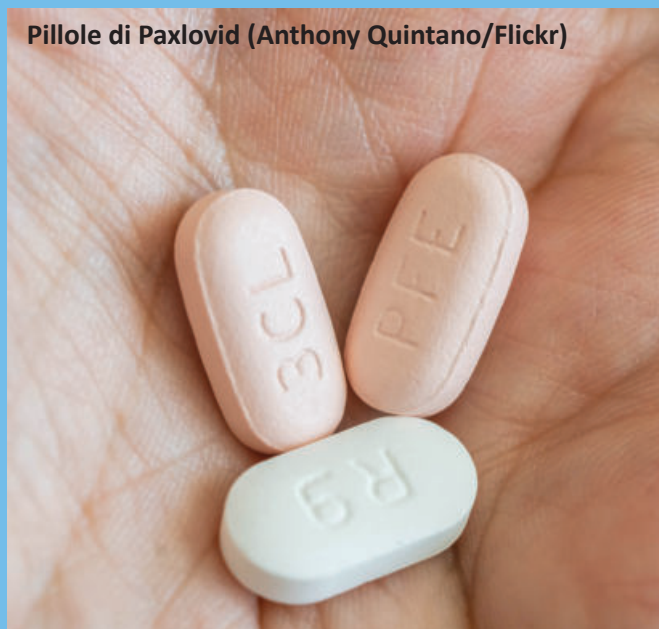
Aprile

- > Napoli ci riprova: vuole essere la sede dell'EMSA
- > Maersk Air Cargo lancia il suo primo volo Stati Uniti-Cina
- > Varo tecnico per la prima portacontainer a metanolo di Maersk
- > Governo ratifica la lettera di vettura elettronica
- > La siccità colpisce il pescaggio del canale di Panama
- > Ignazio Messina introduce le portacontainer e si trasforma



Il canale di Panama (Larry Syverson/Flickr)

Pillole di Paxlovid (Anthony Quintano/Flickr)



Maggio

- > A Valencia un trattore a idrogeno. È il primo porto al mondo
- > Porto di Genova, Fratelli Cosulich fa il primo pieno di biocarburante
- > Stop pesca a strascico: 3 mila pescherecci a rischio in Italia
- > Cma Cgm compra Bolloré Logistics. Accordo raggiunto
- > Dopo cinque anni Ignazio Messina torna a scalare Salerno
- > Metrò del mare, Regione Campania lancia bando triennale
- > Exploit export italiano in Cina: è il Paxlovid
- > Rina ed Eni produrranno idrogeno navale

Giugno

- > Rinnovo contratto ormeggiatori. 175 euro in busta paga
- > Il cargo aereo di Genova affidato agli spedizionieri portuali
- > Al via commissione per riformare i porti italiani
- > Rinnovato il CCNL Logistica dirigenti. 450 euro in busta paga
- > Controlli doganali nel porto di Napoli, le associazioni denunciano "atavici ritardi"
- > A Grimaldi il 67% del porto di Heraklion
- > Porto di Napoli avvia bettolinaggio small scale del gas (nel 2024)
- > Basilea III: diminuisce la pressione sul credito armatoriale
- > Ferretti sbarca a Piazza Affari



Una bettolina (William Alden/Flickr)

Luglio

- > Il rigassificatore di Piombino apre i battenti
- > Maersk prende in consegna la prima portacontainer a metanolo
- > Container e profitti stellari: termina l'onda lunga della pandemia
- > Porto di Gaeta, a Rimorchiatori Napoletani il servizio di rimorchio
- > Ucraina, si ferma l'export di cereali
- > Ivano Russo lascia RAM
- > FuelEu Maritime, Commissione Ue approva direttiva
- > Porto di Venezia punta sui dragaggi manutentivi
- > A Singapore il primo bunkering in rada di metanolo



Roberta Metsola, presidente del Parlamento europeo (European Commission/Flickr)

Agosto

- > L'export di cereali ucraino riparte dalla Croazia
- > A Copenaghen debutta "Explora I", prima nave di lusso di Msc Crociere
- > Msc prende la maggioranza di AlisCargo Airlines
- > Msc ordina dieci portacontainer a gas
- > Paolo Emilio Signorini lascia il porto di Genova e approda in Iren
- > Maersk esporta centinaia di ape car in India
- > Arabia Saudita, Msc aggiunge la futurista Neom nei porti di approdo
- > Ignazio Messina prende in consegna la sua prima full container



La futuristica città di Oxagon, in Arabia Saudita

Settembre

- > d'Amico riacquista mezzo miliardo di euro di azioni proprie
- > Battezzata a Trieste la grande "Msc Nicola Mastro"
- > Paolo Piacenza commissario dei porti di Genova e Savona
- > Amburgo, MSC presenta un'offerta per acquistare HHLA
- > Marittimi, nel 2024 stipendio in aumento del 6 per cento



(Stella Maris UK/Flickr)

Ottobre

- > Msc compra il 50 per cento di Italo
- > Salerno, pubblicato il bando di gestione della stazione marittima
- > Consorzi marittimi, Ue mette fine al Consortia Exemption
- > Rina costruirà un'acciaiera ad idrogeno
- > Marebonus cambia nome: 125 milioni dal "Sea Modal Shift"
- > Divieti Brennero, Italia ricorre alla Corte Ue contro l'Austria
- > Amburgo, offerta pubblica di Msc per il controllo di Hhla
- > Quattro navi da crociera a Genova: è record



(Michael Bliefert/Flickr)



(Rab Lawrence/Flickr)

Novembre

- > Siccità, Panama costretta a tagliare i transiti del 40%
- > Dal governo 16 milioni per i Port Community System
- > Gruppo Maersk taglia altri 3,500 posti di lavoro
- > Msc Crociere ordina altre due navi a gas
- > Gruppi Fs ed Msc firmano per una newco
- > Marebonus, in Gazzetta il regolamento per i contributi
- > Mario Zanetti verso la presidenza di Confitarma

Dicembre

- > L'Italia esce dalla "Via della Seta" cinese
- > Emanuele Grimaldi "Personalità dell'Anno" per il Lloyd's Greek
- > International Maritime Organization rinnova la governance
- > Offshore subsea, Fincantieri acquista Remazel
- > Decreto flussi, tre giornate di click day
- > Msc Air Cargo riceve terzo aereo
- > A Livorno operativo lo Sportello Unico Doganale



Emanuele Grimaldi



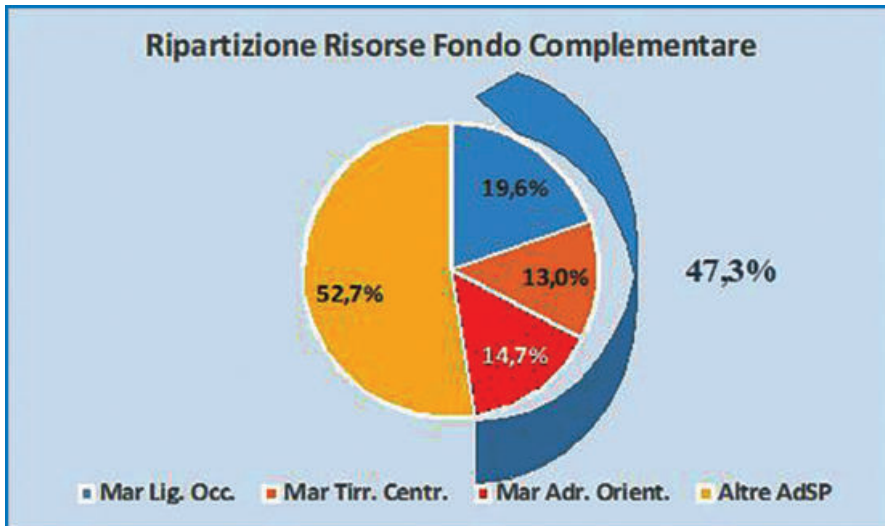
Un viadotto della Napoli-Cancello Alta Velocità (webuild.com)

PNRR: molta politica, poco mare

di Fabrizio Vettosi *

Sono passati due anni e mezzo dall'approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che dotava il nostro Paese del più grande finanziamento comunitario della sua storia, tenendo conto che l'Italia è stata, tra i Paesi membri, quello che ha ottenuto le risorse maggiori dopo la Spagna. Dei 191,5 miliardi complessivi, a cui vanno ad aggiungersi i 30,6 miliardi del Piano Complementare Nazionale (PCN), il 12,3 per cento sono appannaggio delle infrastrutture per la mobilità. In pratica, oltre 28 miliardi - esclusi 600 milioni destinati alle Zone Economiche Speciali e inclusi, non si sa perché, nella Missione 5 e non nella Missione 3 del PNRR - sono indirizzati verso l'efficientamento infrastrutturale logistico dell'Italia. Ricordiamo, tra l'altro che un importante capitolo del Piano Complementare Nazionale è destinato specificamente ai porti per circa 2,8 miliardi su 30,6 miliardi totali. Ma prima di focalizzare l'attenzione su tale ambito cerchiamo di dare un giudizio sullo stato di attuazione e sulle criticità del PNRR che, come è noto, ha un limite temporale di esecutività entro il 2026, ovvero che questa enorme mole finanziaria va progettata e messa a gara entro i prossimi tre anni, altrimenti le risorse torneranno al mittente, l'Unione europea.



I progetti infrastrutturali per i porti italiani nell'enorme pianificazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Poca economia del mare, provvedimenti poco efficaci sull'armamento. E il cold ironing rischia di essere un fuoco fatuo



A mio avviso il provvedimento più che essere tarato sugli effettivi interessi del Paese è stato utilizzato dai vari governi che si sono succeduti come “carta politico-elettorale”, andando a commistionarsi con i vari provvedimenti già definiti ed atavicamente ritardati per la ben nota inefficienza burocratica che caratterizza l'Italia. Con ciò con il rischio di “infettare” progetti che si stavano progressivamente sbloccando ed attuando. Si pensi a opere in ambito ferroviario già approvate e in parte eseguite e rientranti nel decreto “Connettere l’Italia”; oppure alle opere nei nostri porti a cui sono stati assegnati Fondi Strutturali Comunitari attraverso i PON. In sostanza si è pensato bene di utilizzare le risorse del PNRR per opere su cui già vi erano o erano in corso stanziamenti sul bilancio pubblico.

Altro aspetto suggestivo, in senso negativo, è che la M3C (tale è l’acronimo del capitolo concernente la mobilità e logistica) è praticamente una missione dedicata interamente alla connettività ferroviaria, con un angolo prevalente al trasporto alta velocità passeggeri e, diciamo pure, con un occhio di particolare benevolenza per la ciclopica opera della Napoli-Bari, su cui diversi esperti hanno sollevato molti dubbi circa la convenienza economico-sociale.

Di fatto, soltanto 600 milioni sarebbero assegnati alla logistica intermodale e, per quanto riguarda strettamente il mare, l’unico punto richiamato dal PNRR è il cold ironing, l’elettrificazione delle banchine per permettere alle navi durante la sosta di allacciarsi alla rete elettrica di terra e spegnere i motori ausiliari, con uno stanziamento di 300 milioni circa a cui poi vanno ad aggiungersi ulteriori 700 milioni del Fondo Complementare per il medesimo scopo. In sostanza, dei 3,1 miliardi riguardanti i porti (2,7 miliardi del FCN e 300 milioni del PNRR) circa la metà (500 milioni più 700 milioni, rispettiva-

 <p>STUDI LEGALI CONSOCIATI</p> <p>Avv.ti Porzio Bove e Associati</p> <p>www.slconsociati.com</p>		<p>NAPOLI - Via Raffaele De Cesare, 31 Tel. +39 081 4288242 Fax +39 081 5518341 slc.na@slconsociati.com</p> <p>GENOVA - Piazza Giuseppe Verdi, 6/9 Tel. +39 010 5957299 Fax +39 010 5749726 slc.ge@slconsociati.com</p> <p>MILANO - Piazza Castello, 1 Tel. +39 02 867012 Fax +39 02 874752 slc.mi@slconsociati.com</p> <p>RAVENNA - Via IX Febbraio, 2 Tel. +39 0544 218323 Fax +39 0544 214431 slc.ra@slconsociati.com</p>
---	--	--



(Richard Hurd/Flickr)

mente) riguardano il cold ironing e la costruzione della nuova diga foranea di Genova, l'opera marittima più costosa e complessa mai realizzata in Italia, per quantità di risorse e per complessità ingegneristica.

Basterebbero questi piccoli esempi per trarre tutta una serie di considerazioni. In primo luogo, che la logistica è ancora vittima della politica, la quale a sua volta si serve di pseudo-esperti, cioè più delle figure autorevoli che scientificamente utili. Inoltre, non vi è alcun coordinamento tra i provvedimenti già adottati ed in corso di esecuzione e quelli inclusi nel PNRR, con il rischio di pericolose duplicazioni sia in termini di spesa che di tempi tecnici di esecuzione. Infine, si parla tanto, spesso a vanvera, di blue economy ri-



“Connessi verso il futuro”

Sedi

Caserta
Corso Trieste, 291
CE-81100

Napoli
Via G. Porzio, 4 - Is. E3
Centro Direzionale
NA-80143

Roma
Piazzale Giulio Douhet, 25
RM-00143

Milano
Via Ilarione Roncati, 23
MI-20127

Tel.
+39 0823 250600

Fax
+39 0823 160219

itcentric.it
info@itcentric.it

IT Centric S.p.A.
P.I. IT04031090618

TRASFORMA IL TUO BUSINESS

IT Centric è un System Integrator italiano operante nel settore ICT in grado di progettare, realizzare e gestire soluzioni informatiche all'avanguardia, grazie a competenze specialistiche ed esperienza pluriennale in ambito Networking, Cybersecurity, Unified Communications & Collaboration, Physical Security, Engineering, R&D. La filosofia di IT Centric è quella di continuare ad investire sulle competenze dei propri dipendenti, che sono il cuore pulsante ed il vero valore aggiunto dell'azienda, per continuare a presentarsi ai propri Clienti come un partner affidabile e competente con cui collaborare. Competenza e partnership con aziende leader di settore hanno consolidato la nostra identità di Digital Innovation Company.

Product	Solution	Key Market
Networking	Studio di Fattibilità Requirement Analysis Design Development Integration Testing Go Live Support	OIL & GAS
Cyber Security		Critical Infrastructure
Physical Security		Urban
		Transport



RINA
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001



RINA
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 27001

acquistinretepa.it
Il Portale degli acquisti della Pubblica Amministrazione

i nostri servizi

NETWORKING
Uno dei campi in cui IT Centric occupa una posizione di rilievo nazionale è il networking, ambito nel quale ci occupiamo di disegnare, implementare e gestire le infrastrutture di rete di grandi clienti. Punto di forza è l'applicazione delle conoscenze di networking e di Big Data Analysis per implementare soluzioni di location awareness basate su wifi, bluetooth, beaconing.

CYBERSECURITY
Disponiamo di un Team di esperti in Cybersecurity in grado di mettere al riparo dalle più avanzate minacce di sicurezza, agendo nella difesa su più fronti e con varie tecnologie. Lavoriamo sia in ambito IT che OT, Industria 4.0. Progettiamo e implementiamo sistemi di sicurezza per la protezione dei sistemi automatizzati e industriali con particolare attenzione al mondo IoT.

COMMUNICATIONS
Comunicare è sempre più importante. Questo ITCentric lo ha sempre saputo dotandosi, fin dalla sua fondazione, di un Team di figure altamente specializzate nel settore "Collaboration" sia per quanto riguarda il voice che il videoconferencing.

PHYSICAL SECURITY
Con un team altamente specializzato IT Centric progetta ed implementa soluzioni di Physical Security in ambito Industriale, ferroviario e Oil&Gas. In particolare gli skill si concentrano sulle applicazioni dei sistemi di video sorveglianza per il monitoraggio di aree ad alto rischio, tramite l'utilizzo di tecniche di video analisi e controllo accessi.

ENG INGEGNERIA DEI SISTEMI
IT Centric vanta nel suo organico un team di ingegneria con molti anni di esperienza in ambito Telecomunicazioni, Information Technology e Physical Security soprattutto per industrie del campo Oil&Gas in cui sono richiesti stringenti requisiti in termini di affidabilità e prestazioni.

I nostri Partners









































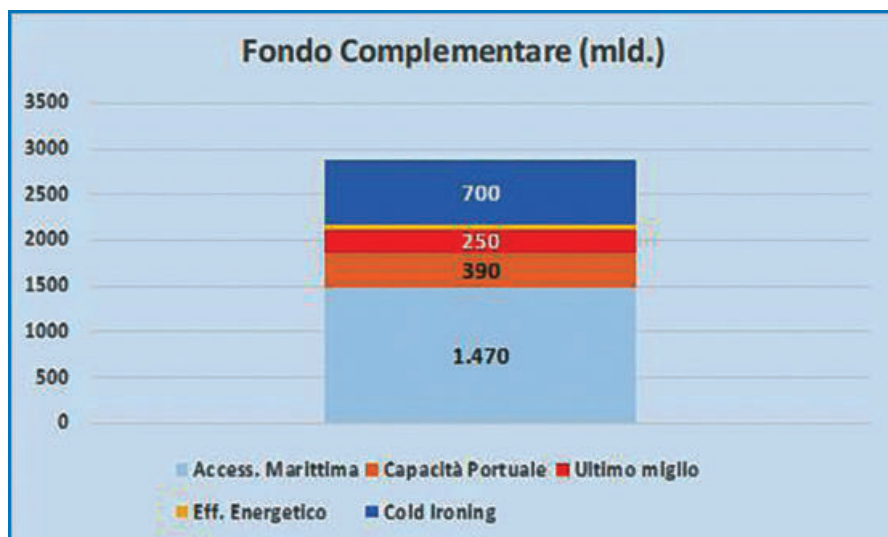






petendo l'ormai noiosa frase da scuola elementare: «abbiamo 8 mila chilometri di coste», e poi non vi è una sola parola del PNRR che fa riferimento all'economia del mare, se si escludono i risicati fondi destinati al quasi inutile cold ironing, confrontato ad altre soluzioni ambientali decarbonizzanti, e gli altrettanto inutilizzabili 550 milioni previsti dal Fondo Complementare per il "Rinnovo Flotte".

Alcuni avvenimenti di questi giorni, ma potrei dire di queste ultime ore, ci confermano le suddette perplessità. Infatti, il ministro deputato a coordinare l'esecuzione del PNRR ha fatto trapelare l'esigenza di dirottare ulteriori fondi verso alcuni progetti focalizzati sul Mezzogiorno. Sostanzialmente il timore è di non avere abbastanza risorse, causa anche il forte incremento dei costi, per la Napoli-Bari, con il rischio di mettere in crisi la finalizzazione del Terzo Valico, opera fondamentale e propedeutica per dare un senso logico, anzi logistico, alla costruzione della nuova diga di Genova. Inoltre l'opera del "Terzo Valico", la cui programmazione iniziò nel lontano 1993 (sic, sono passati trent'anni) è completata per quasi l'80 per cento: se volevamo una conferma della "politicizzazione" della logistica, questa è una buona prova.



Per quanto riguarda la corsa al cold ironing, avviata da diversi presidenti delle Autorità di sistema portuali italiane, anche qui siamo in una situazione grottesca. Si rischia di rendere il nostro Paese il più dotato al mondo di sistemi di alimentazione OPS (Onshore Power Supply) dimenticando che in questo momento sulle 107 mila navi in acqua a livello mondiale solo 1.975, ovvero l'1,8 per cento della flotta in circolazione, è dotata di impianto volto a ricevere tale forma di alimentazione, di cui tra l'altro ne andrebbe verificata l'origine non fossile per essere tassonomicamente adeguata o, come

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



si dice in gergo, “verde”. Non sarebbe stato più logico, per un Paese come il nostro, caratterizzato da una forte componente di traffico di cabotaggio, uno dei maggiori al mondo, assegnare parte delle risorse del PNRR al refitting delle nostre navi con un capitolo specificamente dedicato sul tema OPS? Ma probabilmente questa è la conferma che il PNRR è stato scritto con intento politico da accademici lontani dalla realtà operativa.

Chiudo con un esempio che ha caratterizzato il mio compito in Confitarma di coordinamento del Gruppo di Lavoro sulla Tassonomia Europea. All'improvviso, infatti, i nostri politici si sono accorti che, per essere in linea con i dettami comunitari, e quindi per poter accedere alle “rate” del PNRR, i provvedimenti devono aderire alle norme sulla tassonomia green previste dalla Taxonomy Regulation (Reg. EU 852/2020) e, quindi, in tutta fretta il ministero dell'Economia e delle Finanze ha emanato un manuale-guida sulla Tassonomia includendovi anche i provvedimenti concernenti il nostro settore, ma facendolo in maniera confusionaria e destrutturata. In sintesi, se ci riferiamo al Regolamento sulla Tassonomia possiamo affermare che il cosiddetto decreto “Rinnovo Flotte” è praticamente inattuabile.

Ci si augura che, analogamente con quanto avvenuto per l'applicazione del Emission Trading System,



il mercato di scambio delle quote di carbonio in cui entrerà obbligatoriamente lo shipping a partire dal 2024, anche per il PNRR e la relativa aderenza alle Regole sulla Tassonomia non si facciano scappare i buoi dal cortile per poi difficilmente poterli riprendere.

In chiusura torno su un tema che ho già avuto modo di commentare nel passato e relativo soprattutto alle risorse stanziare per i porti dal Piano Complementare. Non è vero che il PNRR favorisce i porti del Mezzogiorno. Infatti, oltre il 45 per cento delle risorse è allocato tra le principali Autorità di sistema portuale localizzate lungo le cosiddette “ascelle” dell’Italia, i porti settentrionali del Paese come Genova e Trieste. Infine, circa il 70 per cento delle opere previste riguardano l’accessibilità e la capacità portuale e solo il 10 per cento l’ultimo miglio. Tra l’altro con le prime che sono previste prevalentemente e teoricamente attuabili nei primi tre anni (per la verità rischiamo di essere già in ritardo). In conclusione, con questa ratio nella gestione delle risorse del PNRR più che rendere più efficienti i nostri scali rischiamo di renderli solo più grandi, con la certezza di ingolfarli più che snellirli, peggiorando più che fluidificando le catene di approvvigionamento logistico. ■

(*) Managing director di Venice Shipping and Logistic Club



Ma come fanno i marinai

Una marittima in un momento di relax a bordo di un mercantile (Santos-Sun)

Lavorare a bordo di un cargo è davvero duro, tra la fatica della maestranza, la nostalgia di casa e la noia. Ma sulle moderne portacontainer delle grandi compagnie si moltiplicano gli spazi e le opportunità di svago, con l'obiettivo di migliorare l'umore e la forma fisica dei marittimi

di **Marco Molino**

Uno sguardo perso nel nebuloso orizzonte e una sigaretta (o una pipa) che pende dall'angolo della bocca. Così, più o meno, ci figuriamo il lavoratore marittimo durante il tempo libero a bordo di una nave mercantile. Il consolidato stereotipo evoca sostanzialmente un personaggio più annoiato che rilassato, affacciato al parapetto, mentre rielabora – per l'ennesima volta – il ricordo della famiglia lontana. Che malinconia!

Un attimo, però. Riavvolgiamo il nastro dei luoghi comuni e analizziamo la quotidianità degli equipaggi contemporanei. Faticare su un cargo è davvero duro, questo lo sappiamo, e pure oggi i lunghi mesi trascorsi in mare lasciano certamente spazio a momenti di tristezza o tedio. Ma sulle moderne portacontainer, specie quelle delle grandi compagnie, sono state sviluppate negli ultimi anni numerose opportunità di svago con l'obiettivo di migliorare lo stato d'animo dei marittimi. E anche, perché no, la loro forma fisica.

Da un recente studio realizzato da Psicologia del Mare, gruppo di ricerca dell'Università di Torino e della Sapienza - Università di Roma, emerge che tutti i marittimi interrogati considerano il loro lavoro ripetitivo e l'ambiente nel quale operano "monotono" (le stesse tratte per diversi mesi, un panorama sempre uguale). La mancanza di interazione con l'ambiente, spiegano gli studiosi, aumenta i livelli di malessere a bordo. Ne consegue la necessità di ottimizzare la qualità del tempo libero, diversificando l'offerta.

Sembra questo l'intento della compagnia tedesca Hapag Lloyd, che ha monitorato la situazione intervistando alcuni marittimi imbarcati sulle sue navi per chiedergli come trascorrono le ore di libertà tra un turno e l'altro di lavoro. Le risposte hanno fornito un quadro piuttosto variegato: Beloso Andei Sabordino, ufficiale di guardia della Frankfurt Express, ad esempio si sfoga colpendo: "Mi piace molto – confessa – usare diverse tattiche di combattimento per affrontare il sacco da boxe che rimbalza. È il mio tipo di routine di allenamento e mi aiuta a rilassarmi alla fine della giornata". L'assistente tecnico Christoph Gerhard Müller della Chicago Express spiega invece che "dopo diverse ore di duro lavoro nella sala macchine, a volte vorrei solo bere una birra fresca e guardare un film. Ma spesso vado anche a nuotare in piscina o giochiamo a pallanuoto". Alcuni invece preferiscono passatempi più tranquilli, come Sarah Maria Zimmerer, ufficiale di guardia della Santos Express, la quale dice che "dopo aver lavorato dalle 8 alle 14 ore, mi rilasso di più quando posso ritirarmi in un posto tranquillo con un libro". Prevalgo-



Le linee guida delle “installazioni per lo svago”

***Dalla Convenzione del Lavoro Marittimo
(Maritime Labour Convention)
approvata a Ginevra nel 2006***

“Le dotazioni per le attività ricreative – recita il documento – dovranno almeno includere una biblioteca e dei mezzi necessari per la lettura, la scrittura e ove praticabile per il gioco. Con riferimento alla progettazione delle strutture ricreative, l’autorità competente dovrà prendere in considerazione anche la possibilità di un posto di ristoro.

Ove realizzabili, bisognerà prevedere di fornire gratuitamente alla gente di mare:

a) un locale fumatori; b) la possibilità di guardare la televisione e di ascoltare la radio; c) la possibilità di guardare film, la cui scorta di bordo complessiva dovrà essere adeguata per la durata del viaggio e, se del caso, essere rinnovata a intervalli ragionevoli; d) attrezzature sportive, compreso materiale per l’esercizio fisico, dei giochi da tavola e dei giochi da svolgere sul ponte; e) dove possibile, una piscina; f) una biblioteca contenente pubblicazioni di carattere professionale e altro, la cui scorta dovrebbe essere adeguata per la durata del viaggio e la cui dotazione dovrà essere rinnovata a intervalli ragionevoli; g) attrezzature per poter effettuare dei lavori manuali ricreativi; h) apparecchi elettronici quali radio, televisioni, registratori, lettori di CD/DVD, personal computer e relativo software, registratori/riproduttori a cassette; i) se possibile, la previsione di un bar a bordo destinato ai marittimi, a meno che ciò non sia contrario ad abitudini nazionali, religiose o sociali; j) un accesso ragionevole alle comunicazioni telefoniche nave-terra, così come a dei servizi di posta elettronica e, se disponibile, di Internet; l’utilizzo di tali servizi dovrà essere previsto senza alcun costo o ad un costo moderato”.



no, però, coloro che hanno voglia di muoversi giocando a tennis da tavolo, a biliardino, o addirittura a basket in piccoli campi allestiti per l'equipaggio.

Attività ricreative svolte più o meno con le stesse modalità sulle navi di altre grandi compagnie, come conferma Peter Haffner, ufficiale della MSC Texas, il quale rivela che "quando non si è di guardia, si legge, si guardano dvd, si traffica con il computer o si fa sport. Io giocavo a ping pong con il primo ufficiale". Interessante anche la testimonianza dell'ufficiale di coperta Aniello Monaco, imbarcato su una gas carrier italiana. "Personalmente – racconta –, oltre a dormire, leggo un libro o guardo un film. Su alcune navi ci sono delle sale ricreative con ping pong, karaoke, strumenti musicali, sauna, cinema. Sulle navi più grandi può esserci la piscina e anche un campo da basket o calcetto. Una parte importante della giornata è il momento in cui si riesce a parlare con la propria famiglia. Oggi abbiamo la connessione satellitare, è ormai passato il tempo dei galeoni".

Per potenziare gli importanti collegamenti tra la nave-isola e il resto del mondo, diversi gruppi armatoriali (ultimi in ordine di tempo Maersk e MOL) stanno installando sulle proprie unità il servizio di comunicazione satellitare Starlink di Elon Musk che assicura un aumento della velocità di trasmissione fino a cinquanta volte, consentendo ai marittimi di effettuare videochiamate con i familiari e guardare video, cosa che in passato era decisamente più complicata.

Insomma, la nave rimane anche nel terzo millennio un ambiente di lavoro difficile. Ma il tempo per immalinconirsi, magari guardando l'orizzonte con la sigaretta (o la pipa) che pende dall'angolo della bocca, è sempre di meno. ■





alpha international SRL

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI AEREO-MARITTIME-TERRESTRI



AMSA



PMAO
PROFESSIONAL MOVERS ASSOCIATION
OF SOUTH AFRICA



**BRITISH ASSOCIATION OF
REMOVERS**



**HOUSEHOLD GOODS
FORWARDERS ASSOCIATION
OF AMERICA INC.**

lacma

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



(simenon/Flickr)

LE ECCEZIONI SONO FINITE

Il Consortia Block Exemption Regulation, il quadro giuridico che esonera le grandi alleanze armatoriali dalle normative antitrust, scadrà naturalmente nel 2024, senza più proroghe. Tutto quello che c'è da sapere sulla decisione della Commissione europea

Il 10 ottobre scorso la Commissione europea ha deciso di non estendere più l'eccezionale quadro giuridico che esonera i consorzi marittimi di linea dalle normative antitrust dell'Unione europea, il Consortia Block Exemption Regulation (CBER). A marzo del 2020, in piena pandemia, era stato prorogato fino al 2024. Dopo una consultazione avviata ad agosto 2022, la Commissione ha concluso che il CBER non promuove più la concorrenza nel settore del trasporto marittimo e pertanto lo lascerà naturalmente scadere il 25 aprile 2024.

Il CBER esonera gli armatori da una serie di prescrizioni, soprattutto anti-trust, relative ai servizi congiunti di trasporto merci, detti anche "consorzi", le alleanze armatoriali sui servizi di linea, fondamentali per distribuire il carico tra le varie navi delle compagnie marittime che vi partecipano riducendo i viaggi con le portacontainer mezze vuote. Il problema, fattore che probabilmente ha spinto la Commissione Ue a sospenderlo, è che gli armatori di oggi sono anche grandi gruppi logistici, spedizionieri, in alcuni casi operatori ferroviari, trasportatori aerei, entrando in concorrenza con le aziende logistiche che operano in questi ambiti (ma non in quello ma-

rittimo), le quali da anni, soprattutto gli operatori logistici terrestri, chiedono la fine del CBER, che pur nascendo con l'intento di rendere stabile l'approvvigionamento delle merci del continente (almeno l'80 per cento di esso viaggia per nave dall'Asia) costituisce oggi un privilegio.

Secondo la Commissione europea il numero limitato dei consorzi che godono del CBER apporta risparmi limitati sui costi e non incentiva più di tanto la cooperazione. Inoltre, negli ultimi tre anni, a fronte di poche gigantesche alleanze armatoriali che controllano la gran parte del trasporto marittimo, per via del CBER i vettori più piccoli si sono ritrovati impossibilitati a cooperare tra loro per offrire servizi alternativi in concorrenza. La decisione della Commissione europea era in realtà nell'aria già all'inizio dell'anno, quando a gennaio 2023, a otto anni di distanza dall'inizio dell'alleanza armatoriale sui servizi di linea, le prime due compagnie marittime al mondo nel trasporto container, Maersk ed Msc, hanno annunciato che la loro alleanza armatoriale "2M" non verrà rinnovata una volta scaduto l'accordo decennale. Si andrà avanti per altri due anni, quindi, fino a gennaio 2025. Una decisione concordata reciprocamente,

Il contesto normativo del CBER

L'articolo 101, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE") vieta gli accordi tra imprese che restringono la concorrenza. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 101, paragrafo 3, TFUE, tali accordi possono essere dichiarati compatibili con il mercato unico a condizione che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei beni o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando ai consumatori una congrua parte dei benefici che ne derivano senza eliminando la concorrenza.

Il Regolamento 246/2009 del Consiglio prevede che, conformemente alle disposizioni dell'articolo 101, paragrafo 3, TFUE, la Commissione può esentare i consorzi dall'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE per un periodo limitato a cinque anni, con possibilità di proroga. Di conseguenza, nel 2009 la Commissione ha adottato il CBER (regolamento (CE) n. 906/2009 della Commissione), che stabilisce le condizioni specifiche per tale esenzione. Tali condizioni mirano in particolare a garantire che i clienti godano di una congrua parte dei benefici che ne derivano.

Worldwide Bunker Trader.
Building connections, delivering success.



HQ: Via di Porta Pinciana, 6 - 00187 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

RSW
RESEAWORLD
MARINE FUEL AND OIL

fanno sapere. In una dichiarazione congiunta il CEO di AP Moller-Maersk, Vincent Clerc, e il CEO di Msc, Soren Toft, affermano: «Msc e Maersk riconoscono che molto è cambiato da quando le due società hanno firmato l'accordo decennale nel 2015. Abbiamo molto apprezzato la partnership e non vediamo l'ora di continuare una forte collaborazione per tutto il resto del periodo dell'accordo». Visto che mancano ancora due anni le compagnie precisano che questa decisione non avrà un impatto immediato sui servizi marittimi, che continueranno senza problemi fino alla fine naturale del contratto stipulato. 2M è un vessel sharing agreement, un accordo armatoriale decennale (con termine di disdetta di due anni) che permette a chi lo stipula di condividere gli slot di bordo sulle navi delle reciproche flotte. È stato introdotto a gennaio 2015 con l'obiettivo di garantire maggiore competitività e uniformità dei prezzi sui traffici globali: Asia-Europa, transatlantici e transpacifici.

La scadenza del CBER non significa che la cooperazione tra le compagnie di navigazione diventa a prescindere illegale o comunque non conforme alle norme antitrust dell'Unione europea. Piuttosto, le grandi compagnie marittime che approdano da o verso un porto dell'Unione europea potranno creare conglomerati meno grandi, favorendo così l'alleanza di vettori marittimi più piccoli.

La Commissione ha prorogato il CBER due volte, una volta nel 2014 e un'altra nel 2020. La proroga decisa nel 2020 è stata sostanzialmente giustificata osservando l'andamento della concorrenza nel periodo 2014-2019, tramite l'andamento dei noli marittimi, la disponibilità e affidabilità dei servizi.

La consultazione avviata ad agosto 2022 dalla Commissione europea è stata pubblicata all'inizio di ottobre. Riassume il feedback di vettori, caricatori, spedizionieri, porti e operatori terminalistici sull'impatto dei consorzi



INSIEME NELLA STESSA DIREZIONE.

www.smartruck.it
NUMERO VERDE
800.983.851

Smart Truck è il **nuovo network** dedicato alle imprese di trasporto e di logistica che progetta ed offre servizi utili e innovativi per i propri soci.

Pedaggio Autostradale Italia ed Estero | Trafori | Traghettoni | Treni | Rimb. Iva Estera Anticipata e a Termine | Recupero Accise Italia ed Estero | Tessere Carb.te | Telemetria e Gest.ne Tachigrafica | Corsi di Form.ne | Consulenze: Sicurezza sui luoghi di lavoro | Con.za Assicurativa ed Assis.za stradale | Gestione e Liquidazione Sinistri | Assistenza legale | Fornitura di prodotti di consumo.

Sedi Operative:
Calata Vittorio Veneto | Interno Porto
(Ed.161) | 80100 Napoli (Na)

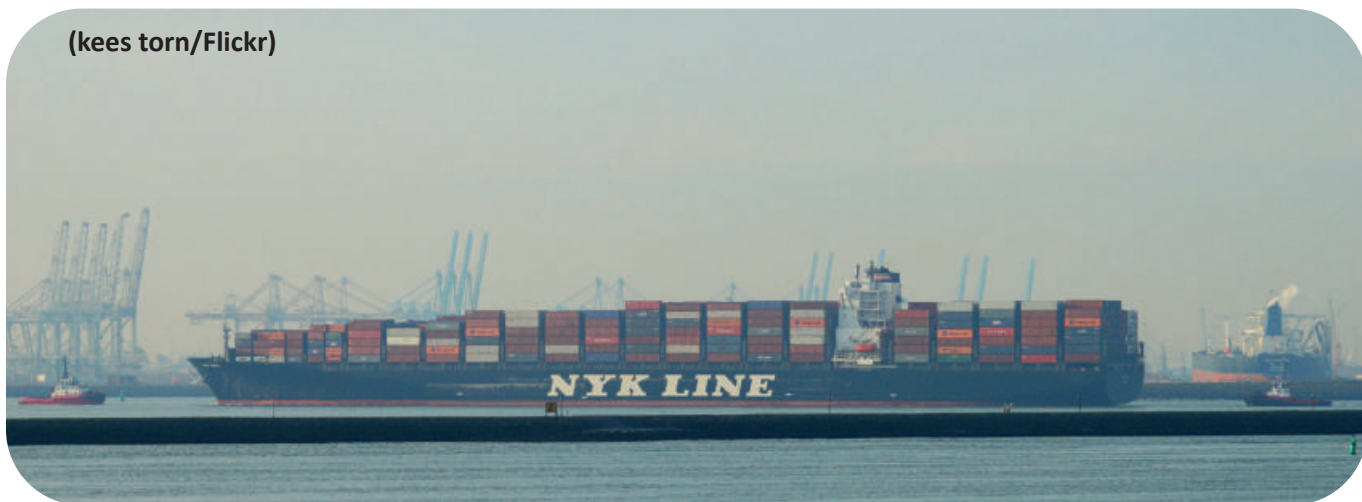
Altre sedi: SALERNO | CESENA | MILANO

info@smartruck.it

[f](#) [in](#) [ig](#)

SMART TRUCK

(kees torn/Flickr)



tra le compagnie di trasporto marittimo di linea. Prima della sua valutazione, nell'ambito delle sue attività di monitoraggio settoriale, la Commissione ha avuto scambi regolari con gli operatori di mercato, nonché con le autorità garanti della concorrenza e di regolamentazione in Europa, negli Stati Uniti e in altre giurisdizioni su questa materia. Tutti questi soggetti sono stati anche invitati a esprimere pareri sugli effetti della pandemia sulla catena di approvvigionamento logistico e marittimo. Il risultato, in poche parole, è che nel triennio 2020-2023 il CBER è stato controproducente, non è servito a garantire l'approvvigionamento. In alcuni casi, secondo diversi esperti, il *Consortia* è stata una leva molto potente da parte degli armatori per aumentare esponenzialmente i loro profitti a scapito della distribuzione logistica terrestre che si è vista rincarare enormemente il costo dei noli marittimi. ■

A large blue and red ship is sailing on the open sea. The ship is viewed from an elevated angle, showing its deck and superstructure. The water is a deep blue, and the sky is clear with some light clouds. The text 'AL SERVIZIO DELL'ITALIA' is overlaid on the left side of the image in large, white, bold letters. In the top right corner, there are social media icons for Twitter, LinkedIn, and YouTube, along with the website address 'assarmatori.eu'. At the bottom center, the logo for 'ASSARMATORI SHIPOWNERS ASSOCIATION' is displayed in white text on a dark blue background.

LE DOGANE

Nel corso degli ultimi decenni
la circolazione delle merci è diven-
tata talmente capillare da essere perce-
pita come un unico sistema. Il ritmo è anco-
ra adesso molto sostenuto, spinto anche
dall'infrastrutturazione digitale

*di Domenico de Crescenzo**

DEL FUTURO



La Perouse Tower, uno dei più antichi uffici doganali. Si trova a Sydney, in Australia (Goran Has/Flickr)

Il mondo moderno accelera, spingendo il lavoro delle persone a ritmi sempre più sostenuti, che a loro volta spingono enormemente sia la frequenza che il volume di spostamento delle merci. In questo contesto, nel corso degli anni, la missione delle Dogane si è profondamente ampliata. La dimensione e la velocità degli scambi commerciali raggiunti negli ultimi due decenni hanno creato nella percezione collettiva l'immagine di un mercato globale costituito ormai da un unico ambiente che si sottrae alle regole ed alle dimensioni territoriali. In questo contesto la Dogana non è più semplicemente un esattore di gabelle ed imposte ma un'autorità molto più complessa, volano di crescita e sviluppo. Tale ruolo è stato più volte affermato in una serie di accordi internazionali, come la Convenzione di Kyoto del 1973, ribadito nel vecchio Codice doganale nazionale e riaffermato ancora una volta nel Codice doganale dell'Unione europea.

LA CONVENZIONE DI KYOTO

La Convenzione di Kyoto è stata adottata dall'Organizzazione Mondiale del Commercio nel 1973 come convenzione internazionale sulla semplificazione e sull'armonizzazione delle procedure doganali. È entrata in vigore nel 1974 con 63 membri iniziali, oggi ne include 112. L'Ue ha aderito nel 1974. Nel giugno del 1999 è stata adottata dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane. La prima revisione è avvenuta il 3 febbraio 2006 e prevede tutta una serie di novità:

- scambi telematici di informazione;
- nuove tecnologie al servizio della logistica;
- mezzi di trasporto più rapidi;
- delocalizzazione produttiva e specializzazione produttiva.

La Convenzione di Kyoto riveduta prevede un Comitato di gestione per amministrare, prendere in esame e aggiornare la convenzione a intervalli regolari. Esso sovrintende all'attuazione della Convenzione; assicura uniformità nella sua interpretazione e applicazione; propone emendamenti; esamina e aggiorna pratiche e linee guida e ne consiglia di nuove; è composto dalle parti contraenti, compresa l'UE; si riunisce almeno una volta all'anno ed elegge il proprio presidente e vicepresidente;

prende le decisioni all'unanimità e, se il consenso non può essere raggiunto, attraverso il voto espresso dalle parti contraenti presenti.

Per effetto della decisione 2003/231/CE, l'UE ha aderito alla Convenzione di Kyoto riveduta il 17 marzo 2003. La Convenzione di Kyoto riveduta è entrata in vigore il 3 febbraio 2006.



**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

Negli ultimi decenni l'Unione doganale (le Dogane dell'Unione europea) ha realizzato molti obiettivi: l'eliminazione di tutti i dazi interni, l'istituzione di una tariffa comune, l'elaborazione di un codice doganale per l'intera Unione europea e il completamento del mercato interno. I controlli doganali sono basati su evoluzioni tecniche di analisi dei rischi e questi controlli rappresentano un fattore competitivo del sistema economico. Ai controlli delle dogane si aggiungono controlli di altri organismi che intervengono a seconda della tipologia di merce. Il momento doganale è l'ambito ideale entro il quale confluiscono tutti i controlli effettuati dai vari organismi istituzionali coinvolti nell'interscambio delle merci. Qualora, relativamente alle stesse merci, debbano essere effettuati controlli diversi dai controlli doganali, le stesse si impegnano in stretta collaborazione con le altre autorità a far effettuare i controlli nello stesso luogo in cui si effettuano i controlli doganali. È il cosiddetto sportello unico.

In futuro il compito delle dogane sarà sempre più quello di garantire la velocità dei flussi commerciali attraverso controlli mirati, contrastando i traffici illeciti e allo stesso tempo garantendo la sicurezza delle frontiere attraverso una opportuna opera di prevenzione.

La capacità di trovare un punto di equilibrio tra due obiettivi così diversi, in apparenza inconciliabili, come la velocità dei controlli e la velocità dei flussi commerciali, della facilitazione dei traffici e della garanzia di sicurezza nel territorio, rappresenta la vera sfida alla quale sono oggi chiamate le dogane di tutto il mondo. ■

*** vicepresidente Fedespedi e membro del Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali**



Un ufficio della frontiera tra Delfzijl e Sellingen, nei Paesi Bassi (peterolthof/Flickr)

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

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE EUROPEA

Il regolamento Ue 952/2013 dell'Unione europea istituisce il Codice doganale dell'Unione (CDU), che stabilisce le norme e le procedure generali applicabili alle merci introdotte o prelevate dal territorio doganale dell'Unione europea (Unione), adattate ai moderni modelli commerciali. È in vigore dal primo maggio 2016. Il regolamento 952/2013 ha rivisto e sostituito il Regolamento 450/2008 e le sue successive modifiche.

Il CDU e i relativi atti delegati e di esecuzione (adottati dalla Commissione UE) si prefiggono di:

- offrire maggiore sicurezza e uniformità giuridica per le imprese;
- migliorare la chiarezza per i funzionari doganali in tutta l'Unione;
- completare il passaggio delle dogane ad ambiente privo di supporti cartacei e interamente elettronico;
- semplificare le norme e le procedure doganali, rendendo le operazioni doganali più efficienti e in linea con le esigenze della vita moderna;
- consolidare procedure doganali più rapide per le imprese affidabili e che operano nel rispetto delle norme (operatori economici autorizzati);
- salvaguardare gli interessi finanziari ed economici dell'Unione e dei suoi Stati membri, nonché la sicurezza e la protezione dei cittadini dell'Unione.

Il regolamento è stato modificato a più riprese. Gli emendamenti comprendono:

- il regolamento (UE) 2016/2339, che prevede esenzioni per le dichiarazioni in dogana relative alle merci che sono uscite temporaneamente dal territorio doganale dell'Unione per via marittima o aerea;
- il regolamento (UE) 2019/474, che ha modificato il raggio del territorio doganale e ha introdotto alcune modifiche tecniche;
- il regolamento (UE) 2019/632 che consente alle autorità doganali e alle imprese di continuare a utilizzare i sistemi informatici esistenti o gli strumenti su supporto cartaceo per un numero limitato di formalità fino al 2025 al più tardi al momento dell'istituzione di sistemi informatici nuovi o aggiornati.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/414 stabilisce le disposizioni tecniche relative allo sviluppo, alla manutenzione e all'utilizzo di sistemi doganali elettronici. Dal 29 marzo 2021 questo regolamento ha sostituito e abrogato il regolamento (UE) 2019/1026. Esso riguarda:

- il sistema di decisioni doganali;
- il sistema di gestione uniforme degli utenti e della firma digitale;
- il sistema delle informazioni tariffarie vincolanti europee (ITV);
- il sistema di registrazione e identificazione degli operatori economici (EORI);
- il sistema degli operatori economici autorizzati (OEA);
- il sistema di controllo delle importazioni 2 (ICS2);
- il sistema automatizzato di esportazione (AES);
- il nuovo sistema di transito informatizzato (NSTI);
- le schede informative per il sistema di procedure speciali;
- il sistema di sdoganamento centralizzato all'importazione (CCI).

Esso riguarda altresì i seguenti sistemi elettronici:

- il portale delle dogane dell'Unione europea;
- il sistema di gestione dei rischi doganali.



GRUPPO FORGES DAVANZATI SRL
International trade services

Via Melisurgo, 15 - 80133 Napoli - Tel. 081 5523071 - 081 5520167 - Fax 081 5518127

Cis di Nola Isola 1, Torre 1, 123 - Tel. 081 8268682 - Fax 081 5108597 - www.gruppoforgesdavanzati.it - mail: info@gruppoforgesdavanzati.it

LA DOGANA DI NAPOLI, I MIEI RICORDI

di Domenico de Crescenzo



Quando ho cominciato a frequentare gli uffici doganali nei primi anni Ottanta ricordo la soggezione nel salire ai primi piani a Napoli di quella che era la Circoscrizione Doganale in Via De Gasperi. Al secondo piano c'erano il Capo Circoscrizione, il direttore sostituto, i vari dirigenti e il reparto II, dove venivano concesse tutte le autorizzazioni.

Era una dogana basata sui rapporti personali dove, potremmo dire, la conoscenza e la stima erano l'analisi dei rischi attuali. I documenti erano tutti rigorosamente cartacei e dovevano essere formalmente perfetti, in tutti i sensi, perché non c'era alcuno strumento informatico d'ausilio. Infine, al quarto piano di Via De Gasperi c'era anche il Compartimento doganale, qualcosa di irraggiungibile per noi giovani ausiliari.

Nel porto c'erano le sezioni doganali, ora chiaramente scomparse. Ricordo, in particolare, la sezione Porta Massa, la sezione Pontile Vittorio Emanuele, la sezione Vittorio Veneto, dedicata all'importazione e all'esportazione, e poi la sezione Pacchi postali, che si trovava alla Stazione Marittima.

Al di fuori del porto avevamo la sezione Ferrovia, la Società Organismo di Attestazione, o SOA, e l'aeroporto. Tutte le merci venivano sdoganate in queste sezioni, a seconda della modalità di arrivo.

Alla fine degli anni Novanta sono arrivate una serie di novità. È stata avviata l'abolizione di una serie di sezioni e, parallelamente, l'istituzione degli uffici unici, dove si sono concentrate più risorse di personale. Arrivò anche una delle prime innovazioni tecnologiche, il floppy disk, sostituito poi dal compact disc, dalle pennette usb e oggi dal cloud computing. In quel periodo, ricordo che l'utilizzo del floppy dove caricare le bollette cartacee da portare in Dogana furono una grande rivoluzione per l'epoca. Oggi è ormai tutto telematico. C'è un'analisi dei rischi centrale e il cartaceo, tranne per alcuni specifici documenti, è praticamente scomparso. Con esso, purtroppo, anche il confronto con il funzionario, sempre più raro. Oggi viviamo nell'epoca dell'intelligenza artificiale, che se da un lato velocizza tutta una serie di processi e migliora enormemente l'efficienza, riduce l'attività del doganalista a un lavoro asettico, freddo, calcolatore. Sarà sempre più complicato conoscere le persone, capirne i rapporti, ma anche conoscere la storia. Questi sono tutti strumenti fondamentali per poter giudicare la qualità di qualsiasi lavoro. Perché in fin dei conti anche questo rapporto umano conta. Sono i valori della vita.



(Ayolt de Roos/Flickr)

CARBURANTI, SOLUZIONI INFINITE

Gas naturale, gas di petrolio, ammoniaca, metanolo, idrogeno, biocarburanti ed elettrico. Le alternative al gasolio non mancano. E ogni anno l'asticella dei regolamenti internazionali per lo shipping si fa sempre più alta. Una disanima sulle tecnologie possibili e le soluzioni fattibili

a cura di **Marco Molino**

Decarbonizzazione: decisamente un brutto neologismo, vero? Ma rende l'idea. Per salvare il pianeta, dobbiamo ridurre il più in fretta possibile l'emissione globale di gas ad effetto serra e il settore dello shipping deve necessariamente fare la sua parte. Da tempo l'International Maritime Organization (Imo) ha fissato gli obiettivi per la riduzione dell'intensità di carbonio rilasciato nell'atmosfera dalle navi, puntando a tagliare tra il 20 e il 30 per cento entro il 2030, e almeno il 70-80 per cento entro il 2040. Il vagheggiato "zero netto" (net zero) dovrebbe essere raggiunto intorno al 2050, ma l'Imo a questo punto diventa realistico e premette diplomaticamente che ciò avverrà «se le circostanze nazionali lo consentiranno».

La società di certificazione Det Norske Veritas (DNV) ritiene comunque che

il trasporto marittimo non stia facendo abbastanza per la sostenibilità ambientale. Secondo le ultime rilevazioni, il 93,5 per cento delle navi di tutto il mondo utilizza ancora i carburanti convenzionali. E in termini di tonnellaggio, poco più del 50 per cento degli ordini complessivi riguarda soluzioni alternative a quelle di uso comune. Con un panorama davvero articolato: si va dall'alimentazione a gas naturale liquefatto (Gnl), che è preponderante con il 40 per cento dell'offerta complessiva "green", al metanolo, dal Gpl (gas di petrolio liquefatto) all'ammoniaca e all'idrogeno. Altri puntano invece sui biocarburanti o sulla propulsione a batterie. Sistemi che, in diversa misura, assicurano una riduzione di emissioni nocive, ma comportano anche difficoltà tecniche e notevoli costi realizzativi. Vediamo come funzionano e quali sono i vantaggi e gli svantaggi.

GNL



Una nave da trasporto di gas naturale liquefatto (Jnzl's Photos/Flickr)

Il gas naturale liquefatto, abitualmente definito con la sigla Gnl (in inglese Lng, ovvero liquefied natural gas) è attualmente considerato il combustibile fossile più pulito al mondo. Si tratta di un gas naturale (prevalentemente metano, CH₄) che viene convertito in forma liquida attraverso il raffreddamento a -162° C. Questo processo ne riduce il volume di 600 volte e consente un trasporto e uno stoccaggio facili e sicuri. La densità del gas liquefatto è circa la metà rispetto a quella dei combustibili tradizionali, pertanto richiede un serbatoio dal volume più grande, con uno spazio generalmente superiore di 1,8 volte. È inodore, atossico e non corrosivo. È un combustibile per trasporto marittimo economico, pulito e sicuro, sempre più disponibile a livello mondiale e soddisfa inoltre i requisiti attuali e futuri in fatto di emissioni, oltre ad offrire il vantaggio di ridurre in modo significativo il particolato e le emissioni di gas serra. L'utilizzo del Gnl al posto del combustibile diesel per trasporto marittimo offre numerosi vantaggi in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera: assenza di emissioni di anidride solforosa (SO_x), riduzione del 25 per cento circa delle emissioni di anidride carbonica (CO₂), dell'85 per cento circa delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) e del 95 per cento circa delle emissioni di particolato (PM). Molte nuove navi predisposte per la propulsione a Gnl, dispongono di un motore ibrido a doppia alimentazione che può utilizzare gasolio marino o gas naturale come combustibile primario. Nell'eventualità di carenze di approvvigionamento di gas, è possibile passare automaticamente al gasolio marino convenzionale senza soluzione di continuità. Gli impianti di rigassificazione sono però ancora pochi (soprattutto in Europa) e non riescono a soddisfare una domanda in costante crescita.

AMMONIACA



Scarti agricoli per la produzione di ammoniaca
(U.S. Department of Agriculture/Flickr)

Viene utilizzata soprattutto per produrre fertilizzanti e detergenti, ma l'ammoniaca pare abbia le caratteristiche giuste per sostituire gli idrocarburi nelle navi. L'ammoniaca è un composto formato da idrogeno e azoto che, non contenendo atomi di carbonio, non emette CO_2 quando viene bruciata. Rispetto alle batterie e all'idrogeno, poi, possiede una densità energetica maggiore, immagazzinando più energia a parità di volume. Molto importante per la sua eventuale diffusione a livello mondiale, il fatto che l'ammoniaca sia una materia prima già molto scambiata, con numerose strutture per distribuirla e stoccarla nei porti: ciò elimina la necessità di creare da zero una catena del valore dedicata. Sono però ancora da risolvere i problemi di tossicità in caso di una malaugurata fuoriuscita di serbatoi. Per affrontare questi rischi si studiano future sale macchine che funzionino senza la presenza umana.

METANOLO

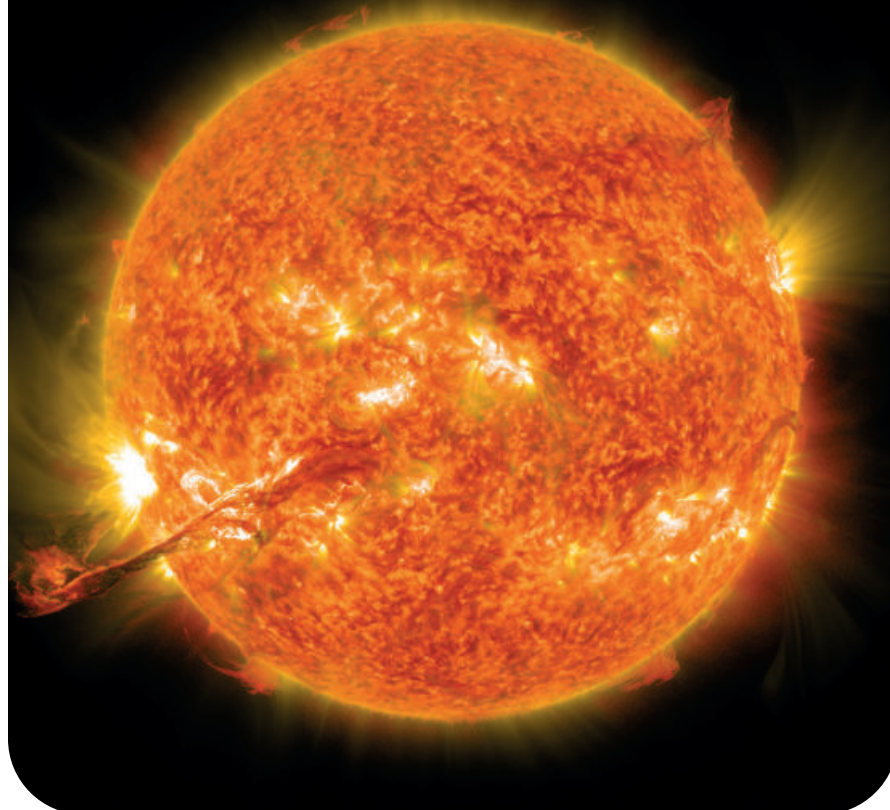


(Kevin Faccenda/Flickr)

L'adozione del metanolo come carburante navale suscita grande interesse tra gli armatori perché è l'alimentazione alternativa che crea meno problemi dal punto di vista logistico. Il metanolo è alcool metilico, il più semplice tra gli alcoli, che si presenta allo stato liquido a temperatura ambiente. Non necessita di particolari precauzioni per il trasporto o la conservazione e pertanto non richiede l'uso di materiali specifici per il suo trattamento, stoccaggio ed erogazione. Il metanolo può essere prodotto partendo da gas natu-

rale o da carbone ma anche da fonti sostenibili (le cosiddette “green”) quali le biomasse, i rifiuti organici vegetali o domestici. Ovviamente, quanto più si utilizzano fonti biogeniche o energia rinnovabile, tanto più le emissioni nell’uso come carburante saranno limitate. Il cosiddetto metanolo verde è quello più ricercato nel settore marittimo, ma i prezzi sono più che doppi rispetto a quelli del metanolo fossile. Un limite per trasportare questo tipo di combustibile è rappresentato dalla necessità di serbatoi più grandi rispetto sia all’olio combustibile pesante che al gas naturale liquefatto. Inoltre, l’alta infiammabilità e una forte volatilità (con pericolo di tossicità) sono elementi di rischio non ancora completamente risolti e su cui si sperimentano diverse soluzioni.

IDROGENO



Il Sole. Le reazioni termonucleari della nostra stella si basano sulla fusione dell’idrogeno, l’elemento più abbondante nell’universo (NASA Goddard Space Flight Center/Flickr)

Numerosi programmi di ricerca puntano a rendere l’idrogeno utilizzabile per la propulsione delle navi. Una delle fonti di energia principali di idrogeno è il Sole, ma ovviamente non è possibile andare a prendere questo propellente direttamente dalla stella. Tuttavia, l’energia per questo tipo di alimentazione può essere generata – nei motori elettrici – in celle di carburante. Queste ultime sono convertitori di energia in cui un combustibile, come l’idrogeno, reagisce con un agente ossidante, come l’ossigeno. Vengono a crearsi acqua, energia elettrica e calore. La reazione all’interno della cosiddetta cella di carburante per la propulsione navale avviene automaticamente ed è catalizzata. Come alternativa alla cella di carburante sono disponibili anche i motori a idrogeno. Qui la produzione dell’energia elettrica avviene in modo analogo a quello dei generatori convenzionali che utilizzano vettori energetici fossili. L’idrogeno viene conservato in serbatoi a pressione e deve essere fortemente compresso. Quanto maggiore è la compressione, tanto meno spazio occorre a bordo della nave. Alla massima compressione, l’idrogeno si presenta allo stato liquido. A tale scopo occorrono temperature estremamente basse (meno 253 gradi). Il trasporto può creare qualche problema, non potendo escludere perdite dovute alla vaporizzazione.



(Svetoslav Nikolov/Flickr)

I prodotti del trattamento di materiale organico di origine vegetale o animale possono essere impiegati in luogo dei combustibili tradizionali derivati dal petrolio. L'impiego di biocombustibili, in particolare quelli ricavati da olii vegetali, presenta il vantaggio di una significativa riduzione delle emissioni di anidride carbonica, stimata in circa il 52 per cento rispetto ai fossili. I biocombustibili normalmente impiegati nel settore automotive presentano problemi di compatibilità in campo navale a causa delle scarse qualità chimico-fisiche che ne compromettono sia la miscibilità con il gasolio fossile che lo stoccaggio prolungato nei depositi di bordo. Le sperimentazioni condotte dalla Marina Militare Italiana hanno consentito la creazione di



Soc. Coop. a r.l.

SERVIZI LAMPO



**ATTIVITÀ DI RACCOLTA, TRATTAMENTO E SMALTIMENTO
DEI RIFIUTI - RECUPERO DEI MATERIALI**

***Servizio di ritiro rifiuti solidi e liquidi (acque reflue)
di cucina e/o di cabina da bordo delle navi***

Trasporto al luogo di accentramento

***Carico su mezzi autorizzati al trasporto
al polo di smaltimento***



Piazzale Molo Carmine Interno Porto - 80133 Napoli
Tel. +39 081284007 - Fax +39 081288020
info@servizilampo.it - servizilampo@pec.it

una miscela ideale per la navigazione con il 50 per cento di gasolio fossile e l'altra metà di combustibile HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), ottenuto dalle bio-raffinerie di ENI da olio di semi convenzionale o da rifiuti tramite impianti di idrogenazione. Altri biocarburanti sperimentati utilizzano olio da cucina di scarto e gasolio marino.

GPL



Cisterne di gas di petrolio liquefatto (sulzer.com)

Il gas di petrolio liquefatto (Gpl) potrebbe rivelarsi utile come carburante soprattutto per le navi attive nel trasporto di questo stesso combustibile, utilizzando dunque una parte del carico che hanno a bordo. Il Gpl è recuperato per la maggior parte durante l'estrazione del gas naturale e del petrolio, mentre il restante 40 per cento è un sottoprodotto della raffinazione del petrolio greggio o viene derivato dai rifiuti o da oli vegetali rinnovabili. Propano e butano, le componenti del Gpl, sono gas presenti in natura e sta attraendo l'attenzione degli armatori come energia pulita con meno emissione di Co2 e di SOx. Per il trasporto marittimo deve essere liquefatto tramite pressurizzazione o refrigerazione e richiede navi cisterna costruite appositamente. In queste unità, infatti, il gas allo stato liquido viene trasportato in cisterne isolate dal corpo principale della nave e coibentate esternamente per evitare stress termici.



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

ELETTRICO



Una batteria da 6 volt (Ben Chun/Flickr)

L'utilizzo di batterie per la propulsione in campo navale presenta attualmente difficoltà assai maggiori di quelle dell'automotive, considerando che una nave per muoversi ha bisogno di una potenza dalle 30 alle 200 volte maggiore di quella di un'auto. Motori interamente elettrici sono utilizzabili quindi solamente per la navigazione a corto raggio; viceversa non sono proponibili per unità da crociera o grandi portacontainer che effettuano traversate oceaniche. Per queste ultime vengono considerate praticabili le soluzioni cosiddette "ibride", accoppiando cioè motori tradizionali ed elettrici. In questo caso i benefici non si limitano alle soste in porto ma anche alla navigazione e alle manovre di ormeggio. L'utilizzo di batterie è possibile però soltanto se le navi hanno modo di ricaricarle in banchina, ma sono ancora pochi gli scali attrezzati per questa necessità. ■

TARROS NETWORK SOLUTIONS
WITH OUR SHIPS WE REGULARLY CONNECT MEDITERRANEAN PORTS

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

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

The image is a map of the Mediterranean region with a yellow background and blue landmasses. It shows a network of shipping routes represented by white lines connecting various ports. The routes are labeled with the names of the ports and the Tarros company logo. The map includes the following ports: LEIXDES (PORTUGAL), SETUBAL, CASABLANCA (MOROCCO), ALGIERS (ALGERIA), TARRAGONA, MARSEILLE, GENOVA, LA SPEZIA (MARIGLIANO), ANCONA, NAPLES, SALENTO, CATANIA, MALTA, TRIPOLI, MISRATA, LISYRA, ALGERIA, TUNISIA, MALTA, PIRAEUS, ISTANBUL, ALJAGA, IZMIR, GEBZE, YARIMCA, GEMLIK, MERSIN, LATAKIA, BEIRUT, EL-DOKKI, OLD PORT, ALEXANDRIA, ODDESSA, CONSTANTIA, VARNNA, NOVOROSIYSK, POTI, CASPIAN REGION, and IRAN. The map also shows several countries: NETHERLANDS, GERMANY, SLOVAKIA, HUNGARY, SLOVENIA, CROATIA, SERBIA, and ITALY. The Tarros logo is a stylized star with four points.



FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

CLUSTER MARITTIMO ITALIANO

www.federazedelmare.it



INTERNET IN ALTO MARE ...DAL CIELO

Le grandi compagnie marittime hanno avviato un vasto piano di “internettizzazione” delle loro flotte, che in alcuni casi sono formate da centinaia di navi. Ci vorranno anni per terminare l’operazione ma la soluzione già c’è ed è nel cielo, nella connessione satellitare a banda larga fornita da Starlink: una miriade di piccoli satelliti della SpaceX di Elon Musk



Il lancio di un satellite Starlink a La Salle, in California, 30 agosto 2022 (Glenn Beltz/Flickr)

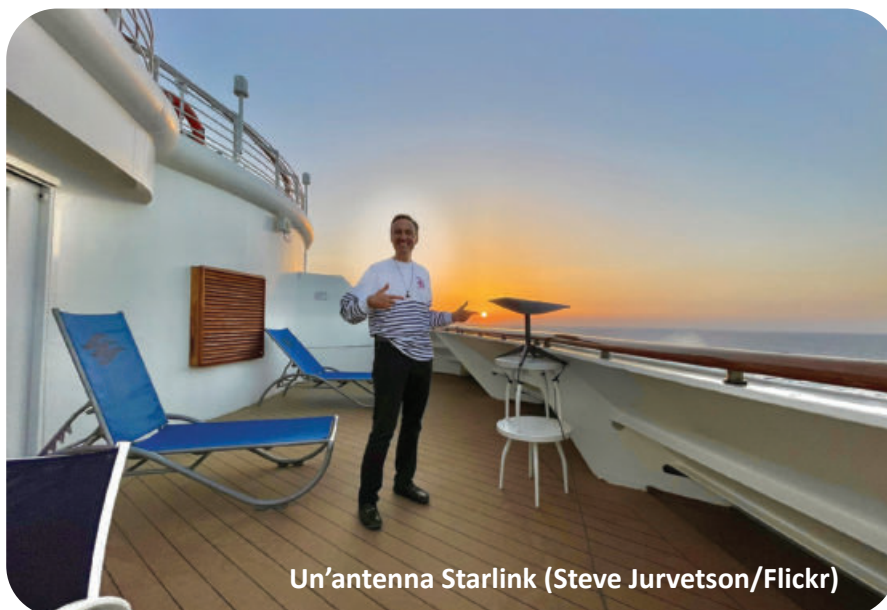


La prima è stata Costa Crociere. Dopo di lei Hapag Lloyd, Maersk e MOL, solo per citarne alcuni. Sono tante le compagnie che quest'anno hanno scelto Starlink per connettere le loro navi alla rete internet satellitare basata su una costellazione di satelliti prodotti dalla SpaceX di Elon Musk.

Il servizio non è nuovo di per sé (l'Internet satellitare esiste da decenni) ma questo è il primo ad offrire un costo relativamente contenuto (è comunque molto più caro di una rete fissa domestica) e un'affidabilità molto maggiore rispetto al passato, forte di una flotta di satelliti in costante aggiornamento, e

che tra l'altro provoca in alcune situazioni seri problemi all'astrofotografia, perché questi satelliti vengono impressi come una scia di una meteora in molte immagini, soprattutto quelle di campo profondo.

Starlink permette l'accesso a Internet in mare aperto, zone dove la classica copertura satellitare dei telefonini manca. I vantaggi sono molteplici. Sulla gestione generale della nave ma soprattutto sul benessere dell'equipaggio che sarà meno isolato soprattutto durante la navigazione in alto mare, potendo per esempio effettuare videochiamate senza particolari problemi di ricezione e latenza. L'Internet a banda larga satellitare permetterà inoltre anche di risparmiare sui costi amministrativi e di migliorare la gestione do-



Un'antenna Starlink (Steve Jurvetson/Flickr)



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


cumentale della nave, spostando il grosso della modulistica in cloud, facilitando anche le ordinarie attività di ispezione navale durante le soste in porto.

Costa Crociere è stata la prima compagnia italiana a scegliere Starlink portandolo a luglio scorso sulla Costa Toscana. Il servizio è stato poi gradualmente esteso al resto della flotta. Dopo Costa Toscana è seguita Costa Smeralda, nave gemella di Costa Toscana. Il completamento dell'installazione su tutte le navi della flotta Costa si è concluso a dicembre scorso. Sarà un servizio a pagamento per i passeggeri, acquistando pacchetti come "Pay per Minute", "Whatsapp", "Social" e "Full", che includono la connessione con Starlink.

Ma i benefici non riguardano solo i passeggeri. Il nuovo servizio migliorerà la comunicazione tra le navi e gli uffici di terra ottimizzandone il flusso. Ci si aspetta che migliori anche l'uso privato di internet da parte dei membri dell'equipaggio. «Costa continua a impegnarsi per adottare soluzioni innovative che migliorino i servizi di bordo e superino le aspettative degli ospiti e dell'equipaggio. Grazie alle rivoluzionarie capacità dei satelliti in orbita bassa di Starlink, le nostre navi avranno accesso a una connettività internet affidabile e ad alta velocità come mai prima d'ora. Il nostro obiettivo è trasformare il modo in cui le nostre navi operano, offrendo un'esperienza sempre migliore ai nostri ospiti e all'equipaggio, attraverso una combinazione di diverse tecnologie, servizi e connessioni broadband», commenta Giuseppe Carino, vicepresidente Guest Experience & Onboard Revenues di Costa Crociere.

Hapag Lloyd è stata una delle prime compagnie marittime specializzate nel trasporto di container a scegliere Starlink. Dopo una fase pilota con buoni riscontri, la compagnia marittima tedesca installerà entro il 2024 su tutte le navi della flotta (258 portacontainer, per una capacità complessiva di 2







Ocean

Warehouse

Project

Land

Air

WEB: cargomar.it Mail: sales@cargomar.it






Napoli
Via Pro.le Botteghe di Portici
242 80147 Napoli (NA)
Tel: +39 081 584 6569
Fax: +39 081 250 9672




Milano
Via Cassanese 242
Palazzo Caravaggio
20090 Segrate (MI)
Tel: +39 02 2138 851



Caserta
Zona Ind.Le ASI Sud
Via Luciano Lama snc
81025 Marcanise (CE)
Tel: +39 0823 1833 740

I NOSTRI SERVIZI 

 Trasporti Marittimi	 Consegne Ritiri
 Logistica Magazzino	 Trasporti Aerei

CARGOMAR

International Freight Forwarders



milioni di TEU) la rete internet satellitare. La sperimentazione di questa tecnologia è iniziata a maggio e ha interessato quattro portacontainer, per poi aver proceduto a settembre scorso con la prima installazione ufficiale.

La prima antenna Starlink è stata installata a fine 2023. Verrà poi portata gradualmente su tutte le navi, per completare il tutto entro il 2024, riferisce l'armatore tedesco. Come spiega Maximilian Rothkopf, direttore operativo di Hapag-Lloyd, oltre ad essere socialmente utile ai marittimi, il servizio internet satellitare velocizzerà sensibilmente le attività di gestione della flotta. «Siamo molto felici – afferma Rothkopf - di fornire ai nostri marittimi la connessione internet satellitare ad alta velocità di Starlink e quindi di migliorare il loro benessere a bordo. Ma anche per il cambiamento della comunicazione nel fleet management sarà enorme».

Dopo una fase di test su 30 navi, anche la compagnia marittima danese Maersk ha avviato a ottobre scorso una collaborazione con la società di SpaceX per installare nei prossimi anni sulle 330 navi portacontainer della flotta internet ad alta velocità, con una banda superiore ai 200 Mbps. L'internet a banda larga satellitare permetterà inoltre anche di risparmiare sui costi amministrativi e di migliorare la gestione documentale della nave, spostando il grosso della modulistica in cloud, facilitando anche le ordinarie attività di ispezione navale durante le soste in porto.

La compagnia marittima giapponese Mitsui OSK Lines (MOL) ha annunciato a metà ottobre la scelta di questo servizio poche settimane dopo Maersk, decidendo così di installare il servizio di comunicazione satellitare Starlink su 233 delle sue navi d'alto mare (140 delle quali già entro la fine del 2023). Le prove effettuate a bordo hanno confermato un notevole miglioramento nell'ambiente di comunicazione, con un aumento della velocità di trasmissione fino a cinquanta volte rispetto ai collegamenti internet tradizionali, consentendo ai marittimi di effettuare videochiamate con i familiari e guardare video, cosa che in passato era difficile. Considerando l'impatto positivo sul benessere dei marittimi, MOL ha deciso di procedere con un'introduzione su vasta scala del sistema sulle sue navi. ■

REPAIR & MAINTENANCE WORLDWIDE



ELIGROUP[®]
naval service network

OUR SERVICES

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

Member of CISQ Federation



CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001 - ISO 14001
ISO 45001



☎ +39 081 563 45 91

✉ info@eligroup.net

🌐 www.eligroup.net

LA NAVE PIÙ A SUD DEL PIANETA



Laura Bassi in Antartide, febbraio 2023 (pnra.aq)

La prima settimana di febbraio 2023 Laura Bassi, la rimpighiaccio dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale, ha toccato il punto più meridionale mai raggiunto da una nave, in questo caso un'oceanografica, il 78° 44.280' S, in Antartide, nel Mare di Ross. Un record che vede anche la partecipazione di IMAT visto che l'equipaggio a bordo, impegnato nella campagna oceanografica della 38esima spedizione italiana del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA), si è formato nel centro di Castel Volturno, in provincia di Napoli, nel corso dedicato di "Navigazione in Acque Polari".

La nave ha raggiunto, all'interno della Baia delle Balene, un sito ad oggi inesplorato, per effettuare campionamenti previsti nell'ambito di un progetto BIOCLEVER" (Biophysical coupling structuring the larval and juvenile fish community of the Ross Sea continental shelf: a multidisciplinary approach) coordinato dall'Istituto di scienze polari (Cnr-Isp) del Consiglio nazionale delle ricerche, grazie anche alla collaborazione dell'osservatorio marino MORSea (Università Parthenope). Laura Bassi è impegnata in due campagne oceanografiche nel Mare di Ross, intervallate dalla sosta presso la stazione Mario Zucchelli, nel corso delle quali 46 tra ricercatrici, ricercatori e tecnici complessivamente si alterneranno per portare avanti le attività di ricerca previste nell'ambito di 8 progetti finanziati dal PNRA oltre alle attività in collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina Militare.

Nel corso di tutta la sua campagna antartica l'equipaggio della nave si troverà ad affrontare condizioni meteorologiche e operative particolarmente difficili. L'obiettivo del training condotto presso IMAT è stato proprio quello di fornire l'addestramento e le competenze necessarie per poter operare e navigare in un contesto così particolare e sfidante, secondo le prescrizioni indicate dalla normativa internazionale. «Aver contribuito, anche se

Laura Bassi, unità oceanografica dell'Istituto nazionale di oceanografia, ha raggiunto il punto più meridionale mai toccato da una nave. A bordo personale formato dall'IMAT

indirettamente, ad un'iniziativa così importante sotto l'aspetto scientifico e operativo è per IMAT un motivo di grande orgoglio,» ha commentato la presidente del consiglio di amministrazione dell'IMAT, Erminia Della Monica. «L'erogazione dei corsi "Navigazione in Acque Polari", previsti dalle norme IMO Polar Code – continua Della Monica - dimostra quanto sia strategico per noi investire in nuove competenze e tecnologie per poter garantire quella formazione continua, condizione essenziale per la competitività delle nostre attività marittime, siano esse di natura scientifica o commerciale. Il training è stato eseguito dal com.te Antonio Simeone, uno dei due unici istruttori italiani accreditati allo svolgimento di questo corso, entrambi in forza all'IMAT».

Laura Bassi - scheda tecnica



Laura Bassi è una rompighiaccio categoria A classe PC5. Ha una stazza di 4,028 tonnellate, è lunga 80 metri e larga 17 metri, ha un sistema di posizionamento dinamico che le garantisce un'elevata manovrabilità e un'accuratezza di stationamento in un prefissato punto dell'ordine di un metro. La struttura del fasciame, particolarmente robusta, le permette di operare in mari coperti da ghiaccio senza temere danni strutturali.




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 - campionamenti - controlli

Come riferisce il CNR, le condizioni del mare, straordinariamente libere dai ghiacci, hanno consentito di effettuare una profilatura CTD e attività di pesca scientifica a ridosso del Ross Ice Shelf che in questa posizione è particolarmente basso (circa 8 metri). I primi risultati dello studio dei parametri fisici dell'acqua marina (dalla superficie fino alla profondità prossima al fondale di 216 metri) hanno evidenziato la presenza di acqua particolarmente fredda e si confermano di grande importanza per lo studio della dinamica delle correnti nel Mare di Ross. Inoltre, una prima analisi del materiale prelevato dai ricercatori ha evidenziato un'elevata densità di stadi larvali e giovanili di specie ittiche, alcune raramente osservate nel Mare di Ross, oltre la presenza di elevate masse di alghe unicellulari.

Il viaggio della Laura Bassi è iniziato a novembre 2022, quando ha lasciato Trieste per raggiungere il porto di Ravenna e da qui ha intrapreso una navigazione di circa 40 giorni verso la Nuova Zelanda. Il 5 gennaio 2023 ha lasciato il porto di Lyttelton alla volta della stazione Mario Zucchelli e del Mare di Ross. La nave è, infatti, attualmente impegnata nella 38° campagna in Antartide finanziata dal ministero dell'Università e Ricerca nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide, gestito



PSL

SHIPPING & LOGISTIC

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



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

dall'Agencia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (Enea) per la pianificazione logistica e dal CNR per la programmazione scientifica.

Quest'anno le attività a bordo della nave Laura Bassi, di proprietà dell'Istituto nazionale di oceanografia e di geofisica sperimentale (Ogs), sono state organizzate dall'Unità Tecnica Antartide di Enea in un'unica rotazione suddividendo la campagna in due campagne oceanografiche nel Mare di Ross, intervallate dalla sosta presso la stazione Mario Zucchelli, nel corso delle quali 46 tra ricercatrici, ricercatori e tecnici complessivamente si alterneranno per portare avanti le attività di ricerca previste nell'ambito di 8 progetti finanziati dal PNRA oltre alle attività in collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina Militare.

Il record è stato raggiunto nel corso della prima campagna oceanografica dedicata a sette diversi progetti che prevedevano: attività di lancio e recupero di boe (floating e drifter) per lo studio della circolazione marina; recupero e messa a mare dei "mooring", ovvero sistemi di misura ancorati al fondo del mare utilizzati per lo studio di caratteristiche fisico e chimiche della colonna d'acqua; carotaggi tramite "multicorer" o "box corer" e carotaggi per lo studio geologico del fondale marino, attività di pesca scientifica e indagini di laboratorio biologico e chimico fisico. È stata anche condotta una mappatura del fondale marino per cartografare aree non esplorate, in collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina Militare Italiana.

La prima campagna oceanografica si avvicina alla conclusione con il cambio di personale scientifico presso la stazione Mario Zucchelli il 4 febbraio. Dopo le operazioni di carico del materiale e dei campioni scientifici provenienti dalle stazioni di Mario Zucchelli e Concordia, la Laura Bassi ripartirà il 7 febbraio per la sua seconda campagna oceanografica. Il rientro al porto di Lyttelton in Nuova Zelanda è avvenuto il 6 marzo scorso, mentre quello in Italia nella seconda metà di aprile 2023. ■

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: ormeggiatorinapoli@libero.it

NA 10336
BATELLIERI ORMEGGIATORI

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

The advertisement features a central photograph of a boat named "BATELLIERI ORMEGGIATORI" with the number "NA 10336" on its side, operating on the water. Surrounding this central image are several smaller inset photographs showing various maritime activities: workers on a boat deck, a boat in the distance, and a close-up of a boat's cabin with the group's logo. The top left corner contains the group's official logo, which is a circular emblem with a star and the text "GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI NAPOLI" and "SERVIZIO NAUTICO".



(Ashley Coates/Flickr)

Quanto valgono i grandi yacht?

I gigayacht si costruiscono in Germania, quelli da oltre 4 mila tonnellate di stazza, i megayacht nei Paesi Bassi e i superyacht in Italia, Paese con la metà delle commesse mondiali. Tra i 50 e 70 metri dominiamo, ma i cantieri nord-europei mordono e la penisola ha una carenza cronica di marine dedicate

*di Arturo Capasso**



I grandi-yacht sono oggetti complessi, cui il comune sentire attribuisce una pluralità di contenuti, positivi e negativi. Sono simboli di lusso, design sofisticato, tecnologia avanzata, ma il loro costo esorbitante li rende anche un segno tangibile delle crescenti diseguaglianze economiche. Nell'immaginario collettivo sono icone di status e di esclusività, solitamente utilizzati da celebrità, grandi imprenditori, attori, oligarchi, emiri ed anche quando si parla di charter, si tratta sempre di un servizio destinato a una clientela con ingenti disponibilità; considerato che il nolo giornaliero di un'imbarcazione di 75 e più metri - pur variando a seconda delle caratteristiche, della posizione e della stagione - ammonta sempre a diverse decine di migliaia di dollari **(1)**.

Tralasciando però gli aspetti sociologici e di costume, ed esaminando questo particolare comparto della nautica sotto il profilo meramente economico, ci si rende subito conto del rilievo e delle potenzialità di questo settore per un paese come l'Italia che, nel segmento dei grandi yacht, gode di importanti vantaggi comparativi.

Attualmente, a livello mondiale, secondo i dati di Yacht Intelligence, nel 2022, il mercato mondiale degli yacht oltre i 250 piedi di lunghezza (circa 75 metri) raggiungeva un volume d'affari si oltre 22 miliardi di dollari e le previsioni indicano un tasso annuale di crescita del 5,2%, che porterebbe a sfiorare i 30 miliardi di dollari nel 2027. La crescita costante si deve al continuo aumento dei soggetti con potere di spesa molto elevato, definiti UHNWI (Ultra High Net Worth Individuals), persone fisiche con ricchezze finanziarie disponibili superiori ai 30 milioni di dollari. Nelle stime da Wealth-X, che annualmente fotografa la popolazione mondiale dei super ricchi, gli UHNWI registreranno un ulteriore aumento nei prossimi anni e con essi la domanda di beni di extra lusso quali grandi yacht e jet privati. Del resto, in un contesto di mercato non particolarmente favorevole, il Global Order Book registra, per il 2023, una crescita degli ordinativi mondiali di grandi imbarcazioni da diporto del 17,5% in più rispetto all'anno precedente, per un totale di 1203 nuove unità in costruzione.

Date le eccellenti prospettive di sviluppo del settore a livello globale, esaminiamo i punti di forza e le opportunità che caratterizzano il posizionamen-

(1) La classificazione dei grandi yacht in base alla lunghezza è un sistema generalmente accettato a livello internazionale. Secondo questa classificazione, un grande yacht è un'imbarcazione da diporto con una lunghezza superiore a 24 metri. I grandi yacht vengono suddivisi in tre categorie principali:

- Superyacht: tutte le imbarcazioni da diporto con una lunghezza compresa tra 24 e 50 metri;
- Megayacht: yacht con una lunghezza superiore a 50 metri;
- Gigayacht: yacht con una lunghezza superiore a 100 metri.

Questa classificazione è basata sulla lunghezza dell'imbarcazione, ma non è l'unico criterio utilizzato per definire un grande yacht. Altri fattori considerati includono la stazza lorda (GT), il livello di lusso e le caratteristiche tecniche.



**Shipping
Agency
Ship
Broker**

MARINTER SHIPPING AGENCY srl

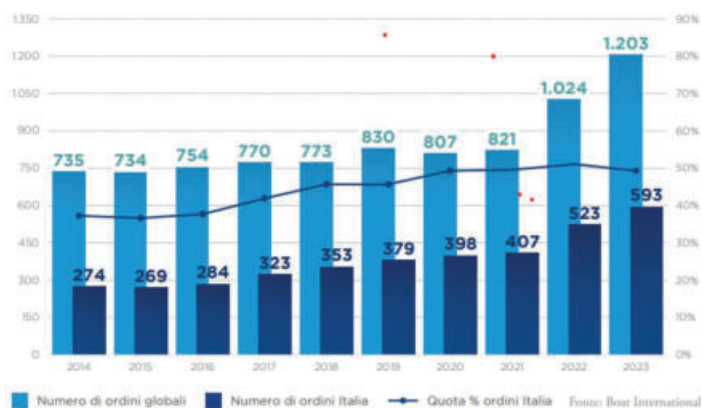
Via A. Depretis, 51 - Tel. 081 5512529 - email: napoli@marinter.it

to dell'industria nautica italiana nell'eco-sistema dei grandi yacht. Questo include un vasto insieme di soggetti, imprese e professionalità, coinvolte direttamente o indirettamente nelle diverse fasi del ciclo di vita dell'imbarcazione. Al riguardo, è tuttavia opportuno considerare separatamente i due momenti della costruzione e dell'impiego.

In primo luogo, occorre osservare come, per quanto la costruzione, i cantieri italiani detengono posizioni di leadership, grazie al prestigio e alla notorietà delle aziende, alle capacità artigianali della manodopera, alla tecnologia dei processi produttivi, al design e all'eccellenza dei prodotti.

Dal grafico che segue, riferito alle imbarcazioni con lunghezza superiore ai 24 metri, si rileva come i cantieri italiani possono vantare il primato incontrastato per il numero di ordini annuali relativi alla costruzione di grandi yacht, come si desume dalle stime del Global Order Book a cura di Boat International. Nel 2023 l'Italia rafforza ulteriormente la propria leadership globale, con 593 yacht, per una lunghezza complessiva corrispondente a 22,056 metri.

Andamento degli ordini globali di superyacht e quota italiana



Da: "La Nautica in Cifre Monitor – Trend di mercato 2022/2023", rapporto statistico realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica (aprile 2023)

Complessivamente la quota di mercato dei cantieri italiani si attesta intorno alla metà degli ordini mondiali (49,3%), con un incremento di 70 unità rispetto al 2022. A notevole distanza, nella classifica per numero di ordini, seguono Regno Unito, Taiwan e Turchia, rispettivamente con 126, 108 e 102 ordini. Nel ranking per lunghezza complessiva degli ordini, dietro l'Italia troviamo i Paesi Bassi (4.983 metri), la Turchia (4.167 metri) e Taiwan (3.391 metri).

A livello di tonnellate di stazza lorda (GT) la graduatoria vede sempre l'Italia al primo posto, con un totale di 211.416 GT, seguita dai Paesi Bassi (93.598 GT per 76 progetti) e dalla Germania (85.909 GT per 20 progetti). Tuttavia, un dato interessante, che induce a qualche riflessione circa la posizione competitiva dell'Italia, riguarda il tonnellaggio medio degli ordini delle prime tre nazioni, che è molto eterogeneo e rispecchia le rispettive specializzazioni: gigayacht per la Germania (media di 4.295 GT), megayacht per i Paesi Bassi (media di 1.232 GT) e superyacht per l'Italia (media di 357 GT). L'Italia in altri termini poggia la sua leadership soprattutto nel segmento di minori dimensioni del mercato dei grandi yacht e questo dovrebbe destare qualche preoccupazione, in quanto, anche per queste imbarcazioni si sta verificando il fenomeno del "gigantismo" già da tempo diffuso per altre tipologie di navi. Diversamente da quanto accaduto nei settori delle navi da crociera, o delle

portacontainer, in questo caso l'incremento dimensionale non si deve alle economie di scala; la domanda per imbarcazioni da diporto di dimensioni sempre più grandi è determinata dalle preferenze dei proprietari verso beni e servizi sempre più lussuosi, unici, inimitabili, che si differenzino per stile, tecnologia, confort e più recentemente anche per sostenibilità ambientale. Se da un lato quindi si può essere soddisfatti dei brillanti risultati dell'industria cantieristica italiana nel settore delle imbarcazioni fra 50 e 70 metri, occorre interrogarsi sulle risorse e gli investimenti necessari per contrastare la leadership dei cantieri nord-europei nel realizzare autentici colossi del mare come yacht REV o Somnio che superano i 200 metri di lunghezza, anche perché la netta sensazione è che, con le dimensioni delle imbarcazioni, cresca anche la marginalità per il cantiere.



La cantieristica e il suo indotto costituiscono, tuttavia solo una parte, sia pure preponderante, dell'impatto economico dei grandi yachts. L'imbarcazione è al centro di una numerosa serie di attività che le ruotano attorno durante tutto il suo ciclo di vita.

Queste attività hanno, in primo luogo, un impatto sull'economia delle località interessate dallo stazionamento e dalla navigazione delle imbarcazioni. Si tratta, in sostanza, delle attività di natura terziaria, dedicate a fornire le condizioni necessarie per poter assicurare la navigazione da diporto e rivolte sia all'imbarcazione, sia all'armatore e ai passeggeri: servizi nautici, rifornimenti, servizi portuali, servizi di ristorazione, ricettività, trasporti. È per questo che, quando si analizza il turismo nautico, si comprende subito quanto sia elevato il suo impatto economico per il territorio; infatti, all'indotto generato dalle attività turistiche bisogna aggiungere quello generato dai servizi all'imbarcazione.



In questo, la dimensione dell'imbarcazione è un fattore assolutamente non secondario. Come evidenziato dall'Osservatorio nautico nazionale (Confindustria Nautica) la spesa del turista nautico cambia sensibilmen-

te a seconda della dimensione dell'imbarcazione che si utilizza. Secondo Federagenti, l'associazione degli agenti marittimi italiani che forniscono servizi alle imbarcazioni superiori ai 24 metri, un superyacht dai 30 ai 60 metri di lunghezza, in media genera una spesa annuale di 2,35 milioni di euro, dà lavoro a 15 uomini di equipaggio e tra lavoratori della manutenzione, elettricisti, tecnici, fornitori di bordo, commercianti crea un indotto per circa 75 famiglie; un superyacht dai 60 ai 80 metri, in media genera una spesa annuale di 3,95 milioni di euro, impiega una media di 25 uomini per l'equipaggio e crea un indotto di altri 140 lavoratori; un superyacht da oltre 80 metri, in media genera una spesa annuale di 6,75 milioni di euro e garantisce occupazione permanente a circa 50 componenti dell'equipaggio anche a rotazione, creando nell'indotto lavoro e reddito per oltre 250 famiglie.

Scorrendo la graduatoria dei principali porti toccati dai grandi yacht, si osserva che il Mar Mediterraneo è di gran lunga il bacino preferito da questo tipo di imbarcazioni, soprattutto nella stagione estiva. Da uno studio condotto nel 2018

(2) sulle posizioni geografiche di 92 imbarcazioni di lunghezza superiore a 80 metri, emerge che nell'area geografica del Mediterraneo si riversa, nel periodo di agosto, il 77,2% delle imbarcazioni, di cui un terzo è stato rilevato nelle coste italiane, con una quota sul totale mondiale pari al 25%, seguita dalla Francia con 18 superyacht (pari al 19,6% sul totale) che considerata insieme al Principato di Monaco (5,4%) raggiunge la percentuale dell'Italia. La Spagna è l'altro paese in cui si concentra un numero elevato di superyacht con una quota del 14,5%. Nel Medio Oriente, dove risiedono alcuni dei proprietari delle imbarcazioni più grandi, si localizza il 12% delle imbarcazioni. La prospettiva, ovviamente, muta radicalmente durante la stagione invernale, allorché 24 dei 79 superyachts rilevati in navigazione, 24 si localizzano nel continente americano (30,4% sul totale), in prevalenza nelle isole dei Caraibi (16 superyachts pari al 20% del totale).

Attracchi nei principali porti del Mediterraneo

(Dati 2023 – Imbarcazioni da diporto di lunghezza superiore a 50 metri)

Marina	Numero di attracchi	Numero di navi	Lunghezza massima (mt)
Porto Montenegro, Montenegro	300	120	180
Porto Cervo, Sardegna, Italia	200	80	150
Montecarlo, Principato di Monaco	150	70	150
Antibes, Francia	200	60	150
Palma di Maiorca, Spagna	200	50	150
Porto Heli, Grecia	100	40	150
Porto Banus, Spagna	100	25	150

Fonte: Boat International (2003)

(2) Marretti C., Palmas F. "I flussi di mobilità nel mercato superyacht: una proposta di studio ed una prima valutazione" Rivista di Economia e Politica dei Trasporti n. 1/2018.





**VINCENZO
MIELE
TRASPORTI**
SAS di Salvatore Miele & C.

Via Palazziello, 102 - 80040 VOLLA NAPOLI
Tel. 081 572 5824/6159 - 081 7520444
info@vincenzomiele.it - www.vincenzomieletrasporti.com



Almeno nel periodo estivo, dunque, l'Italia conferma la propria capacità attrattiva sul flusso turistico dei grandi yacht; tuttavia, potrebbe essere interessante estendere l'indagine con ulteriori rilevazioni temporali, così da esaminare le tendenze in atto e, soprattutto, acquisire maggiori informazioni sulla permanenza media delle imbarcazioni nelle diverse destinazioni e le effettive "ricadute" di spesa sui territori ospitanti. In questa prospettiva la numerosità e la qualità di questa tipologia di posti barca lungo le coste italiane sembrano rappresentare il punto debole, rispetto ad un'offerta di destinazioni uniche per bellezza, storia, condizioni climatiche. Nella tabella di raffronto fra alcuni dei principali porti europei in base ai dati di Boat International, si nota una limitata presenza delle marine per grandi yachts italiane, sebbene, oltre la Costa Smeralda, vi siano nel Golfo di Napoli, in Toscana, in Liguria, diverse marine attrezzate per ospitare grandi yachts, e che nei mesi estivi presentano un notevole domanda di attracchi.



Oceanico Y714, yacht da 4200 GT, lungo 110 metri (kees torn/Flickr)

Connect with us on
LinkedIn



Sticco sped s.r.l. TM

SPEZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

Like us on
facebook

Da 3 Generazioni il Tuo Mondo nelle Nostre Mani!

Spedizioni Via Mare



Spedizioni Via Aerea



Spedizioni Via Terra



Magazzini Doganali



Deposito IVA



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)
 Oromare - Mod. 115-116 - SP 22 Km. 1,75 - 81025 Marcianise (Ce)
Sede Legale: Via A. Vespucci 78 - 80142 Napoli (Na)

Questo aspetto infrastrutturale incide anche sulla stagionalità perché, ad esempio, Spagna, Grecia e Turchia, nel periodo invernale, riescono a trattenere nei loro porti un numero discreto di grandi yacht, là dove si concentra la presenza dei cantieri nautici per le operazioni di revisione e manutenzione.

Occorre prendere atto di come, nonostante gli studi sull'impatto del diporto nautico elaborati e divulgati da importanti organismi nazionali (Censis, CNA, CNEL, Osservatorio Nautico Nazionale, Unioncamere) non sia ancora maturata la consapevolezza sulla rilevanza, per l'Italia del turismo delle grandi imbarcazioni da diporto. Gli organismi preposti alla promozione turistica, i centri decisionali in tema di politica del turismo, le autorità di sistema solo raramente hanno individuato nei grandi yacht un segmento turistico a se stante. Di fatto, in questi ultimi anni, il comparto non è stato adeguatamente valorizzato e, in alcune occasioni, è stato perfino penalizzato, come ad esempio con l'improvviso innalzamento delle tasse di stazionamento.

La competitività italiana in questo segmento può essere opportunamente valorizzata aumentando la quantità e la qualità degli attracchi di grandi yachts nei porti italiani, possibilmente con l'organizzazione di marine ad essi specificamente dedicate. Anche in questa prospettiva l'Autorità Portuale del Tirreno Meridionale, unitamente al Comune di Napoli, ha avviato, d'intesa con la Commissione Economia del Mare dell'Ordine dei Dottori Commercialisti di Napoli uno studio di fattibilità per la realizzazione di una marina per grandi yachts sul molo San Vincenzo, nonostante tutte le difficoltà da superare per una simile iniziativa in un porto storico e strutturalmente polifunzionale come quello partenopeo. ■

**Arturo Capasso è professore ordinario di Economia e Gestione delle Imprese presso l'Università degli Studi del Sannio*



**I NOSTRI WC CHIMICI
LA TUA SOLUZIONE
MOBILE IMPECCABILE!**

**UN RICCO CATALOGO PER
LE TUE ESIGENZE**

CONTATTACI
.....
Via Somma, 81, 80048 Sant'Anastasia NA
www.vesuvianatrasporti.com
info@vesuvianatrasporti.com
.....
081 530 4195
+39 3755638103

Concessionario
I SEBACH
Campania e Molise



L'Emission Trading System è un mercato di scambio delle quote di carbonio del tutto simile al mercato azionario (Wagner T. Cassimiro "Aranha"/Flickr)

Emission Trading System: istruzioni per l'uso

Tutto quello che avreste voluto sapere su mercato di scambio delle quote di carbonio, Green Deal, Fit for 55, cap and trade e clausola di trasbordo. Dal 2024 lo shipping dovrà pagare per ogni tonnellata di inquinamento

Nell'ampio, ambizioso - e di lunghissimo termine - piano di riduzione drastica delle emissioni di gas serra, l'Unione europea negli ultimi anni ha adottato una serie di importanti direttive, in linea con gli impegni internazionali in sede Onu contro il cambiamento climatico, con il primo accordo, quello di Parigi, in vigore dal 2016. Per l'Europa l'obiettivo - molto complicato da raggiungere - è quello di arrivare alla neutralità carbonica entro il 2050, come prevede il Green Deal dell'Unione europea avviato nel 2019. Il Green Deal prefigura un obiettivo intermedio di un taglio del 55 per cento delle emissioni di gas serra entro il 2030, battezzato dall'Unione europea Fit for 55. Il sistema di scambio di quote di emissione dell'Ue, l'Emission Trading System dell'Unione europea (EU-ETS o solo ETS) è uno dei regolamenti inclusi nel Green Deal e a partire da gennaio del 2024 includerà anche il trasporto marittimo. Vediamo in che modo.

Istituito nel 2005, l'EU-ETS è il più grande sistema di scambio di emissioni al mondo, basato su uno schema cap and trade: viene fissato un tetto massi-

mo alla quantità totale di gas serra che possono essere emessi dalle aziende all'interno dell'Ue in un dato anno. Le aziende soggette all'EU ETS devono acquistare quote di carbonio sul mercato in base alla quantità di gas serra che emettono, con l'equivalenza stabilita di una tonnellata di CO2 per una quota ETS. Il numero di quote disponibili in tutta l'Ue diminuisce ogni anno, portando la quantità totale di gas serra emessi verso gli obiettivi del 2030 e del 2050. È un sistema pensato per spingere il mercato a ridurre le emissioni: comprare quote diventa anno dopo anno più costoso visto che queste vengono automaticamente ridotte. È un sistema efficace, a patto però che l'industria riesca a convertirsi parallelamente senza subire un sovraccosto insostenibile, che è quello che temono i porti di trasbordo italiani.

Come si applicherà il sistema di scambio delle quote di emissione dell'Ue al trasporto marittimo?

Inizialmente applicato solo ai settori ad alta intensità energetica, dal 2024 l'EU ETS sarà esteso anche al trasporto marittimo come incentivo per ridurre l'impatto ambientale del settore e accelerare l'uso di carburanti a basse emissioni di carbonio come l'ammoniaca, il gas naturale liquefatto o l'idrogeno, tecnologie molto promettenti ma anche molto più costose da acquistare rispetto al gasolio tradizionale. L'EU ETS si applicherà a tutti i servizi marittimi con almeno uno scalo all'interno dell'Ue. Il cento per cento delle emissioni sarà considerato per le tratte tra due porti dell'Unione europea, mentre per le tratte tra un porto europeo e uno extra-europeo ne verranno conteggiate la metà.

Dal primo gennaio 2024, le compagnie di navigazione saranno tenute a comunicare le proprie emissioni e ad acquistare una quantità equivalente di quote sul mercato EU ETS, secondo un calendario progressivo per cui delle emissioni dichiarate dovranno essere convertite in quote il 40 per cento nel 2024, il 70 per cento nel 2025 e il cento per cento nel 2026.

Alcuni aspetti della normativa EU ETS devono ancora essere finalizzati, come l'elenco dei porti considerati porti di trasbordo e che dovrebbero avere delle eccezioni, una lista che verrà pubblicata entro la fine di quest'anno e potrà essere rivista ogni due anni. Per l'associazione europea dei porti, ESPO, però, questa clausola non basterà.

-

Nell'ambito del processo di attuazione della direttiva europea che includerà a partire da gennaio 2024 lo shipping nell'Emission Trading System (ETS), il mercato di scambio di quote di carbonio emesse all'interno dell'Unione europea, la Commissione europea ha concluso recentemente una consultazione pubblica sulla scelta di creare un elenco di porti limitrofi non europei ma prossimi che ricadrebbero sotto la "clausola di trasbordo". Questa clausola servirebbe ad attutire un effetto negativo di questa direttiva sulla competitività dei porti europei, soprattutto quelli che movimentano molti container: dovendo accogliere portacontainer più ecologiche potrebbero subire una riduzione dei servizi marittimi a causa della naturale scelta delle compagnie di preferire porti extra-europei con meno restrizioni e quindi meno gravati da sovraccosti anti-inquinamento.

Quali sono questi porti di trasbordo extra-Ue? Tanger Med e Port Said, principalmente. Tuttavia, ciò potrebbe non bastare a garantire che l'"evasione" di rotte marittime dai porti europei non possa avere luogo.

Secondo l'European Sea Port Organization (ESPO), l'associazione dei porti europei, il principio di non considerare come porto di scalo quelli di trasbordo confinanti con l'Unione europea è solo una soluzione parziale. Il problema, sottolinea l'associazione, è che secondo la normativa attuale anche se lo scalo in un porto di trasbordo extra-Ue è soggetto a questo regime speciale è comunque più favorevole per le navi fare scalo in un porto extra-Ue che in un porto di trasbordo Ue. Quando le navi fanno scalo in un porto di

trasbordo europeo, l'ultima tratta tra il porto di trasbordo e qualsiasi altro porto dell'Ue è soggetta alle tariffe ETS per il 100 per cento del viaggio. Se invece le navi fanno scalo in un porto di trasbordo extra-Ue viene contabilizzato solo il 50 per cento del viaggio.

Mentre solo pochi porti vicini stanno raggiungendo le soglie molto elevate di volume di trasbordo previste dalla legislazione (65%), molti porti e terminal portuali in tutta Europa stanno sviluppando capacità di trasbordo. La Commissione europea, secondo l'associazione dei porti europei, dovrebbe non solo esaminare i volumi attuali ma anche considerare la capacità di trasbordo nei diversi porti confinanti con l'Unione europea.

La consultazione pubblica agli Stati membri è stata l'occasione per capire quali potrebbero essere i punti deboli di questa direttiva, in che modo penalizzerebbe la competitività del trasporto marittimo europeo, questione recentemente sollevata anche dal cluster portuale italiano. Nella sua risposta alla consultazione l'ESPO, confermando il suo sostegno alla direttiva, ha espresso una «seria preoccupazione» per i primi segnali di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e delle imprese a causa della portata limitata della legislazione attuale.

«Assistiamo a un aumento degli investimenti in capacità aggiuntiva di container nei porti dei paesi europei vicini, compresi gli investimenti realizzati dalle principali compagnie di navigazione in questi porti», afferma Zeno D. 'Agostino, presidente dell'ESPO. «Sentiamo anche parlare - continua - dei primi reindirizzamenti al di fuori dell'Europa. Ciò rafforza l'idea che le compagnie di navigazione si stanno preparando a uscire dall'EU ETS marittimo. Riconosciamo l'importanza della direttiva e ne sosteniamo l'obiettivo, ma continuiamo a rammaricarci che questo quadro legislativo svantaggi i porti dell'Unione europea rispetto ai porti extra-Ue, senza il beneficio atteso in termini di riduzione delle emissioni». ■

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**

Roberta Metsola, presidente del Parlamento europeo (European Commission/Flickr)



LA CLAUSOLA DI TRASBORDO

Secondo l'associazione dei porti europei il regime speciale applicato a Tanger Med e Port Said non basterà a limitare i danni che subiranno i porti europei con l'ingresso dello shipping nel sistema di scambio delle quote di carbonio

A marzo scorso il Parlamento europeo ha votato un accordo politico per la revisione del sistema di scambio di quote di emissione, l'Emission Trading Scheme (ETS). In vista di quella importante giornata, le associazioni europee degli armatori (ESPO) e dei terminalisti (Ferport) hanno accolto con favore i contenuti generali suggerendo però una modifica di sostanza che eviti i cosiddetti "scali evasivi", il buco normativo che permetterebbe alle navi di sottrarsi all'ETS.

A settembre scorso la Commissione europea ha concluso una consultazione pubblica sulla scelta di creare un elenco di porti limitrofi non europei ma prossimi che ricadrebbero sotto la "clausola di trasbordo". Questa clausola servirebbe ad attutire un effetto negativo di questa direttiva, quella sulla competitività dei porti europei, soprattutto quelli che movimentano molti container: dovendo accogliere portacontainer più ecologiche potrebbero subire una riduzione dei servizi marittimi a causa della naturale scelta delle compagnie di preferire porti extra-europei con meno restrizioni e quindi

meno gravati da sovraccosti anti-inquinamento.

Quali sono questi porti di trasbordo extra-Ue? Tanger Med e Port Said, principalmente. Tuttavia, ciò potrebbe non bastare a garantire che l'"evasione" di rotte marittime dai porti europei non possa avere luogo.

Secondo l'European Sea Port Organization (ESPO), l'associazione dei porti europei, il principio di non considerare come porto di scalo quelli di trasbordo confinanti con l'Unione europea è solo una soluzione parziale. Il problema, sottolinea l'associazione, è che secondo la normativa attuale anche se lo scalo in un porto di trasbordo extra-Ue è soggetto a questo regime speciale è comunque più favorevole per le navi fare scalo in un porto extra-Ue che in un porto di trasbordo Ue. Quando le navi fanno scalo in un porto di trasbordo europeo, l'ultima tratta tra il porto di trasbordo e qualsiasi altro porto dell'Ue è soggetta alle tariffe ETS per il 100 per cento del viaggio. Se invece le navi fanno scalo in un porto di trasbordo extra-Ue viene contabilizzato solo il 50 per cento del viaggio.

Il sistema ETS in fase di revisione (un sistema di mercato basato sulle quote di carbonio delle società che le emettono, paragonabile al mercato finanziario basato sulle azioni societarie) si applicherà anche al trasporto marittimo. Dopo un periodo di introduzione graduale tra il 2024 e il 2026, richiederà



L'ex segretario generale dell'IMO, Kitack Lim (IMO/Flickr)

Associazione dei Porti Italiani
Piazza Albania n. 10 - 00153 Roma
Tel. +39 06 6876193
email : comunicazione@assoporti.it
www.assoporti.it

#I porti non si fermano
#Ports don't stop

alle compagnie di navigazione di presentare quote che coprano il cento per cento delle emissioni nei viaggi all'interno dell'Unione europea, cioè tra i porti del continente (escludendo quindi i viaggi diretti o provenienti al di fuori dell'Europa), e il 50 per cento delle emissioni sui viaggi extra-europei. ESPO e Ferport sottolineano che questo ambito di applicazione geografico potrebbe portare ai cosiddetti "scali evasivi", cioè quegli scali che, essendo extra-europei, permettono alla nave di non pagare l'ETS: è sufficiente che un servizio faccia un solo scalo al di fuori dell'Ue per essere considerato un viaggio al di fuori dell'Ue, anche se esso ha una serie di approdi consecutivi all'interno dei porti europei.

Questo buco normativo rende poco affidabile il sistema di scambio delle quote di carbonio in ambito marittimo, disincentivando per esempio le compagnie di navigazione a rendere più ecologiche le loro attività. Meno quote messe all'asta comportano meno entrate disponibili per finanziare la decarbonizzazione, la cui mancanza a sua volta, in un circolo vizioso, rende la vita più difficile alle imprese per decarbonizzarsi. Infine, secondo ESPO e Ferport gli scali evasivi influiranno negativamente sull'occupazione e sull'attività commerciale in alcuni porti dell'Ue e ne comprometteranno il ruolo strategico di snodi logistici dei trasporti, delle energie rinnovabili e della connettività. Fortunatamente, l'accordo politico in corso contempla questo rischio di evasione. Per esempio, una buona soluzione sembrerebbe quella di definire cosa sia un "porto di scalo", escludendo le soste nei porti di trasbordo container vicini all'Ue. Al fine di garantire un monitoraggio efficace della rilocalizzazione delle attività e delle emissioni di carbonio e adottare misure correttive tempestive, ESPO e Ferport sottopongono all'attenzione della Commissione europea e del Parlamento europeo cinque fattori:

1. Sarà molto difficile invertire una tendenza all'evasione, una volta che il traffico sfrutterà naturalmente un eventuale buco normativo. La Commis-

I progetti di welfare hanno l'ambizione di porsi come strumenti in grado di aumentare l'attrattiva di una proposta lavorativa in particolare verso le nuove generazioni, migliorare il clima aziendale e dare nuovo impulso alla produttività.

Con questa finalità, Fedespedit ha deciso di mettere a disposizione dei propri associati la piattaforma "Fedespedit Welfare": una soluzione "win-win" per le aziende e per i dipendenti: le aziende possono incentivare i lavoratori usufruendo di benefici fiscali e previdenziali; i dipendenti hanno l'opportunità di accedere ad un'ampia offerta di servizi su misura, disponibili online.

La piattaforma, sviluppata da AON, offre alle aziende associate e ai loro dipendenti beni e servizi che soddisfano le principali necessità di persone e famiglie: buoni spesa, shopping e carburante; sport e benessere, viaggi, cultura; prestazioni mediche e assistenziali; trasporto pubblico e previdenza.

Se vuoi avere maggiori informazioni contatta la segreteria: fedespedit@fedespedit.it



FEDESPEDI WELFARE

La piattaforma Welfare di Fedespedit

FEDESPEDI
welfare

al centro
CI SEI TU!

sione europea si affiderebbe ai dati AIS (il monitoraggio satellitare dei mercantili), a quelli delle dogane e a quelli del valore delle merci importate ed esportate: da sole sarebbero sufficienti indicare eventuali evasioni. Tuttavia sono tutti indicatori utilizzati a identificarle solo una volta avvenute. Sarebbe quindi più utile trovare un sistema che le prevenga.

2. La Commissione europea dovrebbe monitorare la diversione delle merci attraverso tutti i porti non Ue pertinenti, non solo quei porti in cui la quota totale del traffico di trasbordo di container supera il 65 per cento. Se la diversione delle merci avviene anche attraverso porti o terminal al di sotto di tale soglia, quest'ultima dovrebbe essere abbassata o abbandonata del tutto.

3. Le autorità portuali, gli operatori dei terminal e i sindacati dovrebbero essere coinvolti nel monitoraggio dell'impatto dell'EU ETS nel trasporto marittimo ed essere costantemente consultati su possibili tendenze evasive. Sia l'European Port Forum che l'European Sustainable Shipping Forum dovrebbero svolgere un ruolo consultivo per la Commissione europea a questo riguardo.

4. Nel monitorare gli impatti dell'EU ETS Maritime, l'attenzione dovrebbe essere rivolta agli impatti cumulativi del pacchetto Fit for 55. Ciò è particolarmente vero nel caso del FuelEU Maritime. Occorre considerare l'impatto dell'attuale impennata dei prezzi dell'energia sulla posizione competitiva dei porti nell'Ue, nonché le politiche commerciali e di aiuti di Stato dei concorrenti dell'Ue.

5. La decarbonizzazione del settore richiederà investimenti significativi in infrastrutture di rifornimento nei porti, nonché adeguamenti della sovrastruttura portuale. I proventi dell'ETS marittimo sosterranno bandi dedicati nell'ambito del Fondo per l'innovazione. Per ESPO e Ferport una parte significativa dei proventi dell'ETS dovrebbe essere investita nei porti dell'Ue. Le entrate dovrebbero essere assegnate agli Stati membri dell'Ue in base agli scali portuali per garantire che gli investimenti nella decarbonizzazione possano essere effettuati nei luoghi in cui si verificano le emissioni. ■

 *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.it - 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

21010 VIZZOLA TICINO (Va): Strada Provinciale 52 n. 3 - Tel. 3273559699 - mail: nerviano@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

57123 LIVORNO: Via Pietro Paleocapa 11 - mail: info@mazzamauro.it

84121 SALERNO: Via Benedetto Croce 33 - 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



ROBERTO BUCCI spa

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**.



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. +44 207 392 2683 - geb@bucci.co.uk - paul.lewis@bucci.co.uk



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.



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
19.300 mq circa sul piazzale ferroviario retrostante
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

L'intermodalità è ancora lontana

Senza un sistema ferroviario europeo con moduli da 750 metri, oggi tre quarti delle merci si spostano sui camion. L'apparato normativo è obsoleto e gli obiettivi di sviluppo irrealistici. La recente relazione della Corte dei Conti Ue è dura da digerire ma la Commissione europea sta cercando delle soluzioni



Altro che intermodale. Il cammino verso l'utilizzo del trasporto combinato di navi, treni, camion e aerei (che in termini ambientali significa più chiatte fluviali e treni) è ancora lungo. Stavolta però non si parla dell'Italia ma dell'Europa intera. Lo fa la Corte dei Conti europea nel suo ultimo audit, dove in un'approfondita analisi mostra come il continente preferisca di gran lunga i mezzi pesanti per far circolare la merce. Il che, oltre ad essere una caratteristica intrinseca del trasporto in generale, non è un problema di per sé. Lo diventa però quando questa quota è particolarmente alta in un periodo storico dove l'abbattimento delle emissioni di gas serra è una politica trasversale. Inoltre la Corte sottolinea come le norme europee in vigore sul trasporto combinato siano superate e che la rete delle infrastrutture non è ancora adatta al trasporto intermodale.

Sono stati analizzati tre flussi commerciali chiave che si sovrappongono alle tratte dei corridoi TEN-T, la rete transeuropea di trasporto: il corridoio Reno-Alpi (che si estende dal Belgio e dai Paesi Bassi all'Italia), il corridoio Mare del Nord-Baltico (tra Polonia e Germania) e i corridoi Atlantico-Mediterraneo (che collegano la Germania alla Spagna attraverso la Francia).

Treni e chiatte (in questo caso quelle adibite al trasporto fluviale, quindi nel trasporto marittimo dell'entroterra) non competono alla pari con autocarri e camion, si legge nella relazione della Corte dei conti europea. Nonostante gli sforzi compiuti per ridurre il trasporto merci su strada, gli ostacoli normativi e infrastrutturali che penalizzano altri modi di trasporto permangono. Si tratta di questioni che l'Unione europea dovrebbe affrontare se vuole realizzare le proprie ambizioni ecologiche.



A novembre scorso la Commissione europea ha lanciato una serie di proposte per modificare la direttiva 92/106, che regola il trasporto combinato intermodale. L'obiettivo è renderlo più fluido, prioritario in certi casi, più snello e reattivo, potenziando la circolazione delle merci che faticano già di loro a essere movimentate in questo modo, come ha sottolineato a marzo la Corte dei Conti Ue.

Una delle proposte più interessanti è l'introduzione dell'esenzione del trasporto combinato dai divieti di circolazione temporanei, come i divieti di circolazione nel fine settimana.

L'obiettivo è migliorare l'uso della capacità dei terminal, consentendo ai camion che effettuano le tratte brevi di raggiungerli come e quando necessario, in base agli orari di partenza di treni, chiatte o navi.

Inoltre, la proposta di revisione riorienta il sostegno alle operazioni logistiche intermodali che riducono di almeno il 40 per cento le esternalità negative rispetto alle operazioni esclusivamente stradali tra gli stessi punti di partenza e di arrivo. Il rispetto di questo parametro verrà controllato tramite l'utilizzo di piattaforme digitali rientranti nello standard eFTI (Electronic freight transport information). Infine, la proposta della Commissione Ue vuole fissare per gli Stati membri un obiettivo di competitività volto a ridurre entro i prossimi sette anni di almeno il 10 per cento il costo medio del door-to-door.

Non è la prima volta che la Commissione prova a modificare la direttiva Ue sul trasporto combinato, cioè il trasporto unitizzato (per esempio il container) combinato di camion, treno, chiatte, nave o aereo. La direttiva Ue risale al 1992. Il primo tentativo di revisione è stato nel 1998, il secondo nel 2017. In entrambi i casi la proposta di modifica è stata ritirata per la mancanza di un accordo in Parlamento Ue. «Alcune parti della direttiva sono obsolete -scrive la Commissione europea- la definizione e i criteri di ammissibilità stanno causando problemi pratici al settore e il sostegno [economico] non è efficace come potrebbe essere».

Il trasporto su strada è il modo più flessibile di consegnare le merci, oltre a essere spesso il più veloce ed economico: il 75 per cento del trasporto delle merci nell'Unione europea avviene su strada. I camion, però, sono grandi inquinatori. Alleggerire le strade e ricorrere maggiormente ad altri modi di trasporto, come la ferrovia o le vie navigabili interne, può avere un ruolo



(Roy Luck/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 dei Principati, 77 - 84125 Salerno - Tel. 089 254636**

importante nell'ecologizzazione del trasporto merci. Perché questo cambiamento avvenga, tra il 2014 e il 2020 l'Ue ha fornito oltre 1,1 miliardi di euro a sostegno di progetti di intermodalità.

«La decarbonizzazione dei trasporti è al centro dell'obiettivo dell'Unione europea di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, come stabilito nel Green Deal europeo», afferma Annemie Turtelboom, il membro della Corte dei conti Ue responsabile dell'audit. «Sebbene l'intermodalità sia uno strumento fondamentale in tale sforzo, il trasporto merci non è sulla buona strada».

Il problema è che manca una strategia per il trasporto intermodale delle merci, che nell'Europa continentale si traduce soprattutto nel trasporto ferroviario e fluviale. Poiché però le quote di trasporto di questi mezzi non sono vincolanti al momento (tranne per il trasporto ferroviario, che dovrà raggiungere il 30 per cento entro il 2035 secondo i parametri del Green Deal) i Paesi membri fissano obiettivi non sempre allineati alla politica comunitaria. La Corte pertanto afferma che gli obiettivi di massima fissati (raddoppiare il traffico ferroviario e aumentare il ricorso alle vie navigabili interne del 50 per cento) sono «semplicemente irrealistici».

Alcune norme, poi, nuocciono all'attrattività del trasporto intermodale. L'attuale versione della direttiva sui trasporti combinati è obsoleta (risale al 1992) e inefficace, secondo la Corte. Ad esempio, prevede l'obbligo di un documento cartaceo timbrato dalle autorità ferroviarie o portuali per tutto il tragitto, invece di un flusso di lavoro digitalizzato. Vari tentativi di revisione della direttiva da parte della Commissione europea non hanno trovato il parere favorevole degli Stati membri. Al contempo, altre disposizioni normative, in particolare quelle che disciplinano il trasporto su strada, a volte contravvengono all'obiettivo di incentivare l'intermodalità. Verosimilmente, la gestione della capacità e l'interoperabilità rimarranno problematiche in assenza di nuove azioni legislative (riguardanti, ad esempio, la pianificazione oraria su rotaia, la priorità dei treni passeggeri o i requisiti linguistici per i macchinisti di treno). La Corte dei conti europea segnala anche i ritardi accumulati dai Paesi membri nel rendere le infrastrutture conformi ai requisiti tecnici stabiliti dalla normativa Ue. Ad esempio, nello sforzo di competere con il trasporto su strada, utilizzare treni più lunghi che raggiungano la lunghezza standard europea di 740 metri potrebbe essere uno dei miglioramenti più convenienti dal punto di vista dei costi. Il problema è che, però, questi treni possono in teoria essere utilizzati solo sulla metà dei corridoi centrali della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Inoltre, la mancanza di informazioni sulle capacità della rete e dei terminali intermodali impedisce agli operatori logistici di offrire buone soluzioni di trasporto intermodale ai propri clienti. La proposta di revisione del regolamento TEN-T. Ma così com'è, conclude la Corte dei conti europea, semplicemente la rete di trasporto merci dell'Ue non è ancora adatta all'intermodalità. ■



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



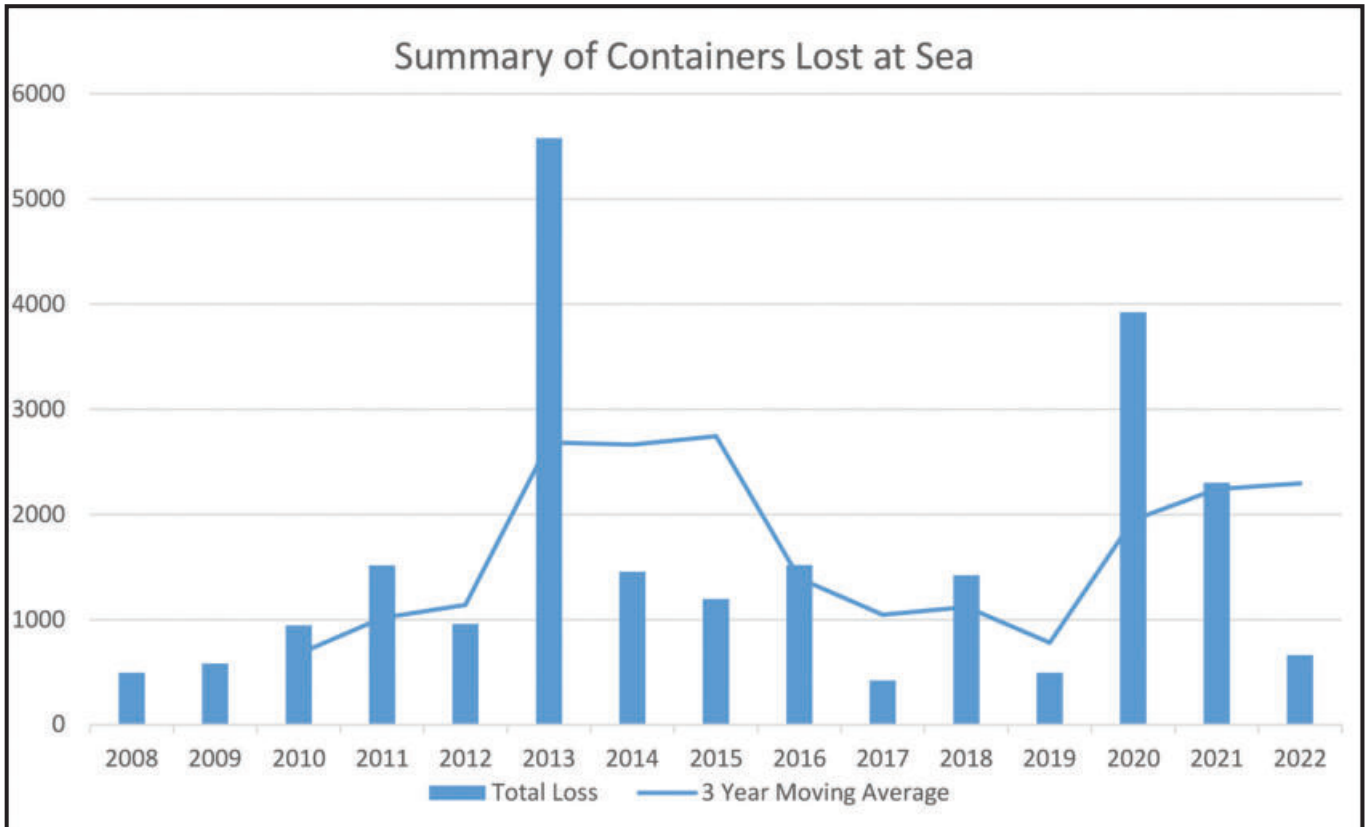
(MEAAC Kenya/Flickr)

Addio container persi

Su 250 milioni trasportati nel 2022 ne sono andati persi 661, lo 0,00048% del totale, contro una media precedente di 1,500 l'anno. Alla base, una profonda revisione negli anni delle norme che regolano lo stivaggio

Secundo il World Shipping Council (WSC), nel suo ultimo rapporto annuale, sono stati appena 661 i container persi in mare nel 2022. Una cifra irrisoria, considerando che mediamente ne vengono movimentati in tutti i porti del mondo circa 250 milioni. Stiamo parlando del numero di container persi più basso di sempre, pari allo 0,00048%. Una casistica che, semmai dovesse normalizzarsi su questa quota, scompaginerebbe il sistema assicurativo dei box di metallo.

661 è il numero più basso di sempre, più che dimezzato rispetto alla media storica, almeno da quando si monitora sistematicamente questo dato, dal 2008. In realtà ci sono stati numeri simili nel 2008, nel 2017 e nel 2019. E un'enorme perdita nel 2013, quando sono andati persi oltre 5,500 container. L'anno con poche perdite come il 2022, invece, rappresenta la dimostrazione di come il trasporto via mare delle merci unitizzate nei container è stato molto più sicuro. Tra il 2008 e il 2022 in media ogni anno si perdevano in mare 1,566 container. Il calo del 2022 rispetto a questo quindicennio è quindi del 57 per cento. Anche se, come afferma John Butler, presidente e CEO del WSC, «non c'è tempo per l'autocompiacimento. Ogni container perso in mare sarà sempre uno di troppo». Ovvero, che un container perso in mare è il frutto di un errore di stivaggio, di un cattivo rizzaggio, oppure più semplicemente che quel container sia di troppo in stiva, non avrebbe dovuto esserci. Ma com'è stata possibile questa drastica riduzione?



Alla base di tutto c'è una maggiore sensibilizzazione da parte degli organismi internazionali verso le navi e gli equipaggi, manifesta in un impianto normativo sempre più capillare che oggi accompagna praticamente ogni fase del trasporto. Tutto questo ha portato a un notevole miglioramento della pianificazione dello stivaggio, andando a prevenire sovraccarichi e cattive disposizioni dei container a bordo. Nel corso degli ultimi anni la Convenzione SOLAS, quella sulla sicurezza della vita umana in mare, è stata aggiornata; è stato creato un codice di condotta per l'imballaggio delle unità di trasporto merci (il codice Cargo Transport Unit-CTU); sono stati introdotti standard ISO per le attrezzature di rizzaggio dei container. Inoltre, l'anno scorso l'International Maritime Organization (IMO) ha aggiornato le linee guida sulle ispezioni dei container estendendole a tutti i carichi. Infine, dal 2016 è obbligatoria la pesatura di ogni container, cosa che ha incrementato notevolmente la sicurezza della navigazione, permettendo a una nave di sapere con relativa certezza quanto peso ha a bordo.

Le iniziative per migliorare la sicurezza del trasporto di container non finiscono qui. A giugno scorso l'IMO, in una delle ultime riunioni dell'anno,


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

ha discusso la proposta di World Shipping Council di creare un sistema di segnalazione obbligatorio dei container persi in mare. Se approvato, verrebbe introdotto in via sperimentale nella primavera del 2024 per essere in vigore in tutto il mondo nel 2026.

A maggio del 2021 il WSC, insieme all'IMO, e con la collaborazione di compagnie marittime e imprese di trasporto, ha avviato il progetto MARIN Top Tier per capire in che modo vengono persi i container e come poter ridurle il più possibile la casistica. Il container quando cade da bordo è un oggetto che rotola parametricamente, cioè senza strisciare. Sulla base di questa caratteristica lo studio ha permesso di suggerire metodi di imbrigliamento più efficaci, utilizzando attrezzi di ancoraggio più resistenti e pianificando lo stivaggio. Top Tier durerà ancora un altro anno, poi il programma sarà chiuso.

Il WSC riporta il numero di container persi in mare da oltre dieci anni, dal 2011, con dati verificati a partire dal 2008. Originariamente il rapporto veniva aggiornato ogni tre anni. Per fornire aggiornamenti più tempestivi, e ridurre così sempre di più il numero di container persi, si è deciso da quest'anno di raccogliere i dati su base annuale. ■



(Christian Lanegger/Flickr)



ACCSEA – Via Reggia di Portici, 69 – 80146 Napoli – Tel. 0815592512 - email: segreteria@accsea.it

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. 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 4233511 - Fax 081 4233501
info@coscoshipping.it

CSD S.r.l.

Corso Umberto I°, 7 - 80138 Napoli
Tel. 081 3999637
www.csd-srl.it - commerciale@csd-srl.it

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

Via F. Petrarca, 175 - 80122 Napoli
Tel. 081 5751661 - 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 Toledo, 256 - 80132 Napoli
Tel. 081 4206522 - 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.

Calata Porta di Massa - 80133 Napoli
Tel. 081 667615 - 081 5513330
Fax 081 680399
www.grecomare.com
info@grecomare.com

EXPRESS S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 4201812 - 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.

Calata Vittorio Veneto - 80133 Napoli Porto
Tel. 081 5534477 - Fax 081 5534361
www.garolla.com - info@garolla.com

GASTALDI & C. S.p.A.

Via Toledo, 256 - 80132 Napoli
Tel. 081 4206522 pbx
Fax 081 4206520
www.gastaldi.it - napoli@gastaldi.it

GRECO MARITIME S.r.l.

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

HAPAG LLOYD

Via Ponte di Tappia, 47 - 80133 Napoli
Tel. 081 5530643 - Fax 081 5530615
www.hlcl.com
gino.dibenedetto@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.

Calata Porta di Massa - 80133 Napoli
Tel. 081 667615 - Fax 081 680399
napoli@iss-tositti.it

ITALMARITTIMA S.p.A.

Calata Porta di Massa
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@klgroup.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
it.import@maersk.com

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 2513301
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

MEDOV S.r.l.

Piazzale Stazione Marittima
80133 Napoli
Tel. 081 18267228
napoli@medov.it . www.medov.it

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.msorrentinispaspa.it
info@msorrentinispaspa.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, 14/16 - 80133 Napoli
Tel. 081 5525268
Fax 081 5513873
operations@pegasus-na.it

PSL GROUP

Via E. Gianturco, 23 - 80133 Napoli
Tel. 081 5523882
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 5524712
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 19758313 - Fax 081 19758314



GENZIE MARITTIME DI SALERNO

AMORUSO GIUSEPPE S.p.A.

Piazza Umberto I, 1
84121 Salerno
Tel. 089 2581411 - Fax 089 241208
commerciale@amoruso.it

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.

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

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

FRATELLI TRIMARCO & CO.

Via Ligea, 84 - 84121 Salerno
Tel. 089 220155 - Fax 089 252519
www.trimarco.it - info@trimarco.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
84125 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 dei Principati, 77
84125 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

Per la vostra pubblicità sul



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

info@informazioneemarittime.it - Tel./Fax 0815590949

Ai nuovi inserzionisti proposte pubblicitarie personalizzate

INDICE INSERZIONISTI

AZIENDA	PAG.				
ACCSEA	68	Fedespedi	59	Palumbo	V
AdSP Mar Tirreno Centrale	III-IV	Genovese	33	Pegasus Maritime	65
Alpha International	17	Grimaldi Group	VII-VIII	PSL	44
Assarmatori	21	Gruppo Forges Davanzati	26	ReSeaWorld	19
Assoporti	58	Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli	45	Sarda Bunkers	38
Bucci	61	Gruppo Riunito Sbarco Cenere	56	Soc. Coop. Servizi Lampo	32
Cargomar	39	Interporto Campano	2	Slc Studi Legali Consociati	9
Cicatiello Group	16	IT Centric	10	Smart Truck	20
D'Angiolo	25	Landi & Navarra	64	Sticco Sped	52
De Crescenzo	43	Larizza Consulting	11	Tarros Sud	34
Dres	24	Le Navi	VI	Vesuviana Trasporti	53
Eligroup	41	Marinter Shipping Agency	48	VRent	II
Federazione del Mare	35	Mazzamauro	60	Yang Ming Napoli	67
		Miele	51		



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 • Trapani • 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