



BOLLETTINO Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXXIX - N. 100 - 20 Dicembre 2024

I COSTI DELL'ARMAMENTO

*Lo shipping italiano è in salute, presente sul mercato con grandi eccellenze
Ma deve fronteggiare la carenza dei marittimi
e gli alti costi ambientali troppo centrati in Europa*





ELIGROUP[®]
naval service network

REFIT REPAIR MAINTENANCE



SERVICES

- ELECTRICAL & ELECTRONIC SYSTEMS
- INTERNAL COMMUNICATION SYSTEMS
- FUEL OPTIMIZATION SYSTEMS
- SHORE POWER SOLUTIONS
- SECURITY SYSTEMS
- BWT SYSTEMS



CONTACT US



www.eligroup.net



info@eligroup.net



Porto di Napoli



+39 0815634591



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

Un 2024 senza burrasche

Il Mediterraneo è diventato bollente. Non proprio letteralmente, ma così caldo come non lo è mai stato negli ultimi 25 anni. Pochi decimi di grado, roba da zero virgola, equivalenti però, su scala climatica, a un forno che si accende. Una condizione del tutto nuova per i porti che vi si affacciano e che nei prossimi decenni dovranno sobbarcarsi un clima dai fenomeni meteorologici estremi, come la “goccia” che a novembre scorso ha scaricato in poche ore su Valencia tanta acqua quanta ne cade in un anno.

Pur non essendo la copertina di quest’anno, abbiamo scelto di aprire l’edizione speciale 2024 del Bollettino Avvisatore Marittimo con i dati scientifici più recenti sullo stato di salute del nostro mare, quel mare nostrum tanto decantato dalla storia e dallo shipping nostrano. Un mare che anche dal punto di vista climatico, oltre che economico, sarà sempre più centrale.

È stato un anno, possiamo dirlo, non particolarmente burrascoso, sia dal punto di vista commerciale che logistico, almeno rispetto agli ultimi anni, soprattutto a partire dal 2020. L’occupazione in Italia è particolarmente cresciuta, anche se non parallelamente alla produzione industriale. Lo shipping italiano se la passa bene ma avrebbe bisogno, diciamo così, di qualche correttivo.

È stato l’anno del rinnovo del CCNL Armatori, che porta tante novità, ben spiegate da Assarmatori e Federazione del Mare con degli articoli specifici che troverete all’interno.

È stato anche l’anno della famigerata riforma delle Dogane che non è piaciuta affatto alla categoria, perché comporterà una serie di oneri non tanto amministrativi quanto penali. Per questo, come ci racconta Fedespediti, i doganalisti hanno chiesto al governo alcuni correttivi che possano tutelare più efficacemente questi specifici professionisti.

Il 2025 dovrebbe essere quello buono per “correggere” la legge sui porti (non parliamo di riforma, per carità). Su questo il cluster marittimo, portuale e logistico ha le idee chiare. Le ha raccolte Confetra in un pezzo che ci spiega per bene cosa andrebbe fatto per rendere più competitivi i nostri porti.

E poi c’è il mercato africano, in particolare quello del nord, quello che si affaccia sul Mediterraneo. A tal proposito il cluster di Spezia ci racconta quali sono le cose da fare per mantenere e incrementare la partecipazione dell’Italia a questo mercato.

Il rapporto tra porti e città, la miriade di edifici del demanio portuale rimasti inutilizzati, la politica concessoria della nautica e il Basilea III, ovvero il complesso rapporto tra banche e credito armatoriale che è stato recentemente riformato dall’Europa. Di questo e altro ne parliamo in questo prezioso numero speciale di fine anno, compendio di un anno di mare, porti e trasporti, con articoli di Capasso, Vettosi, Clemente, Daldanise, Ettore e Giovane di Girasole, tra gli altri.

Buona lettura.

E buon anno a tutti.



INTERPORTO CAMPANO

connect your business <<<



INTERMODALITÀ



SERVIZI



REAL ESTATE



ZES



2.000.000
metri quadrati
di superficie

500.000
metri quadrati
di magazzini

150
aziende
presenti

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

MEDITERRANEO BOLLENTE

8



SHIPPING TRA CCNL RINNOVATO
E PENURIA DI MARITTIMI

14

LA PUNTA DELL'ICEBERG

18

UNA VOCE NEL MARE

24



IL WATERFRONT NEL XXI SECOLO

28

ESPOSIZIONE DI ALTA QUALITA'

36

RICOMINCIO DA 7

38

RIFORMA DOGANALE 2024
TRA CONTROLLI E COMPETITIVITA'

44

A BRIDGE TO AFRICA

48



PORTI DELLA CAMPANIA
IL DEMANIO INUTILIZZATO

52

CARBURANTI E MERCATO:
UN SISTEMA IPERLOCALE

56



CONCESSIONI PIU' LIBERE

62

Anno LXXIX - N. 100 - 20 Dicembre 2024

Direttore Responsabile: *Luciano Bosso*

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

Immagine di copertina: *Kadano/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

2024

Un anno di notizie

Gennaio

- > Hapag Lloyd e Maersk non passano per Suez
- > Automazione, in Cina un terminal senza portuali
- > Karin Orsel è la prima presidente donna dell'Ecsa
- > Nasce Asamar Veneto, l'associazione degli agenti marittimi di Venezia
- > Gli armatori polacchi aderiscono all'Ecsa
- > Crisi Mar Rosso, piano Ue per scortare i mercantili



IsKaren Olsen, prima presidente donna dell'ECSA (Iswan/Pr)

Un mercantile sotto scorta nel Mar Rosso (European Union Naval Force Operation Atalanta/Flickr)



Febbraio

- > Livorno, GIP cede il Terminal Darsena Toscana a Grimaldi
- > Crollano traffici e ricavi del canale di Suez
- > Volotea battezza l'aeroporto di Salerno
- > Campania e Sardegna adottano il Port Community System toscano
- > L'Italia riattiva i servizi marittimi con Israele
- > Mar Rosso, mercantili sotto scorta. Europa lancia "Aspides"
- > I porti degli Stati Uniti sostituiranno tutte le gru prodotte in Cina

Marzo

- > Porto di Trieste, il presidente Zeno D'Agostino rassegna le dimissioni
- > A Genova, il primo tunnel subportuale d'Italia
- > Addio a Cecilia Battistello, la prima donna dello shipping
- > Fincantieri addestrerà la Marina del Qatar
- > Msc Crociere prima a tornare in Cina dopo il covid
- > La Spezia accoglie la sua prima nave da 20 mila TEU
- > Baltimora: portacontainer abbatte un ponte fluviale



La portacontainer "Dali" abbatte il Francis Scott Key Bridge di Baltimora

Aprile

- > Diga foranea di Genova, pronto il primo cassone
- > Nel porto di Napoli arriva un nuovo bacino di carenaggio
- > A Rimorchiatori Riuniti 15 anni di concessione nel porto di Genova
- > Confindustria, a Mario Zanetti la delega sull'economia del mare
- > Grimaldi inaugura una sede a Shanghai
- > Civitavecchia è ufficialmente un porto core
- > Gioia Tauro movimentata 8,800 TEU in un giorno



Il nuovo bacino di carenaggio nel porto di Napoli



Vittorio Torbianelli, commissario del porto di Trieste

Maggio

- > Parlamento Ue approva il Basilea III
- > 81 porti turistici ottengono la Bandiera Blu
- > Ferrovie, tra Campania e Gioia Tauro operative le Traxx "ultimo miglio"
- > Completata l'automazione del Reefer Terminal di Vado Ligure
- > Nasce Fincantieri Arabia for Naval Services
- > Agli armatori locali la gestione del molo Beverello di Napoli
- > Vittorio Torbianelli commissario del porto di Trieste

Giugno

- > A Gioia Tauro arriva lo scanner per gli aiuti di Gaza
- > Patroni Griffi lascia il porto di Bari per motivi di salute
- > Porto di Genova, Massimo Seno nuovo commissario
- > Scompare Claudio Graziano, presidente Fincantieri
- > Grandi Navi Veloci fa il suo primo pieno di biocarburante vegetale
- > Il gruppo Msc entra in Aeroporti di Genova



Luglio

- > Vincenzo Leone commissario del sistema portuale di Bari
- > Prysmian installa un cavo ad oltre duemila metri di profondità
- > Porto di Gioia Tauro, concessione di 15 anni alle Ferrovie
- > Inaugurato il primo cold ironing del Mediterraneo
- > Rinnovato CCNL Armatori per 70 mila marittimi
- > Divieti Brennero, l'Italia deposita il ricorso alla Corte Ue contro l'Austria
- > Nel porto di Trieste il primo rifornimento di gas



Agosto

- > Biagio Mazzotta è presidente di Fincantieri
- > Porto di Genova, in via di ultimazione la nuova torre dei piloti
- > Antitrust multa i terminal container del porto di Napoli
- > Mct investe a Gioia Tauro: arrivate 18 straddle carriers ibride
- > Zeno D'Agostino presidente di Technital

Settembre

- > 17.640 TEU: record di capacità nel canale di Panama
- > Mario Sommariva si dimette da Spezia e passa al gruppo Spinelli
- > Il porto di Heraklion passa a Grimaldi
- > Gioia Tauro: Mct, Adsp e Corap firmano per allargare il terminal di trasbordo
- > Il greco Apostolos Tzitzikostas nuovo commissario europeo ai Trasporti
- > Federica Montaresi commissaria di Spezia e Carrara



Ottobre

- > I divieti alla circolazione dei mezzi pesanti sul Ponte Lueg/A13 pesano sull'autotrasporto
- > Msc Air Cargo introduce il primo aereo di proprietà
- > Primo rifornimento di gas nello Stretto per un traghetti
- > Ccnl lavoratori porti, firmato pre-accordo: 150 euro in busta paga
- > Cluster protesta contro la riforma delle dogane
- > I porti entrano in Confindustria
- > Consiglio di Stato vieta a Spinelli il puro container nel porto di Genova



Novembre

- > Il porto di Genova prevede 731 milioni di investimenti nel 2025
- > Diventa legge il decreto "infrazioni" per la nautica
- > Fincantieri lancia il primo piano di azionariato diffuso per dipendenti
- > Logistica industriale integrata: MSC acquisisce MVN
- > Arriva il contributo Sea Modal Shift per le autostrade del mare

Dicembre

- > Accordo tra Polo Logistica FS e AdSP Genova-Savona per l'integrazione digitale
- > In Europa la crocieristica vale 400 mila posti di lavoro
- > Pilotaggio VHF, Consiglio di Giustizia accoglie ricorso Cartour
- > Nominati quattro vicepresidenti in Federagenti
- > Federmare e Wista Italy firmano patto sulla parità di genere



MEDITERRAN

Il 2023 è stato l'anno più caldo in assoluto per il Mar Mediterraneo, con gli ultimi 25 anni di temperatura media superficiale superiori di un grado. Un mare così caldo porta all'intensificarsi di eventi climatici estremi. La campagna di rilevamento di ENEA e INGV

IL MEDITERRANEO BOLLENTI

Il 2023 è stato l'anno più caldo in assoluto per il Mar Mediterraneo, perlomeno da quando si registrano le sue temperature. Come rileva la campagna di monitoraggio curata dall'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA) e dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) – all'interno del progetto MACMAP – la temperatura media delle acque superficiali è salita di 1°C negli ultimi 25 anni, con un aumento tra i 0,3 e i 0,6 gradi nelle acque profonde (tra i 100 e gli 800 metri).

Il progressivo aumento della temperatura del Mediterraneo è una delle cause dell'intensità dei fenomeni temporaleschi nell'intero bacino osservati negli ultimi mesi, come le recenti alluvioni a Valencia, a Barcellona e, in Italia, in Emilia Romagna. «Cosa riserverà il futuro prossimo? Le indicazioni dei modelli disponibili propendono per un possibile ulteriore aumento delle temperature delle acque, ma la veridicità di tali previsioni potrà essere confermata solo dalle misurazioni che gli attori di questa venticinquennale attività hanno tutta l'intenzione di continuare a svolgere, a cominciare dalla centesima campagna prevista per il prossimo dicembre», spiega Simona Simoncelli, ricercatrice dell'INGV.

Un operatore lascia cadere una sonda di rilevamento



Nel 2023 le temperature del Mar Mediterraneo hanno raggiunto il valore termico più elevato dall'inizio delle rilevazioni moderne, con un incremento della temperatura media superficiale di oltre 1°C in 25 anni, un progressivo aumento dal 2013 nel Tirreno meridionale, in estensione verso nord, e il riscaldamento degli strati più profondi, fino a 800 metri. È quanto emerge dalle attività condotte da ENEA e INGV nell'ambito del progetto MACMAP e presentate in occasione dei 25 anni dell'attività di rilevamento della temperatura delle acque dei mari Ligure e Tirreno, lungo la tratta Genova-Palermo, in collaborazione con GNV, la compagnia di traghetti del Gruppo MSC. Queste sonde vengono lasciate cadere in acqua tramite un tubo che serve ad allontanare il punto di impatto con la superficie marina della sonda dalla scia provocata dalla nave. Un cavo collega la sonda a un computer portatile che registra la resistenza misurata dalla sonda che si muove verso il fondo del mare. Questa resistenza viene poi trasformata dal software nel valore di temperatura dell'acqua e questi dati vengono salvati in un file, uno per ogni sonda lanciata.

Oltre all'aumento della temperatura media in superficie, la "fotografia termica" del Mediterraneo, realizzata in 100 campagne durante le quali sono state lanciate oltre 3 mila sonde, evidenzia anche un incremento degli strati



**STUDI LEGALI
CONSOCIATI**

Avv.ti Porzio Bove e Associati

www.slconsociati.com



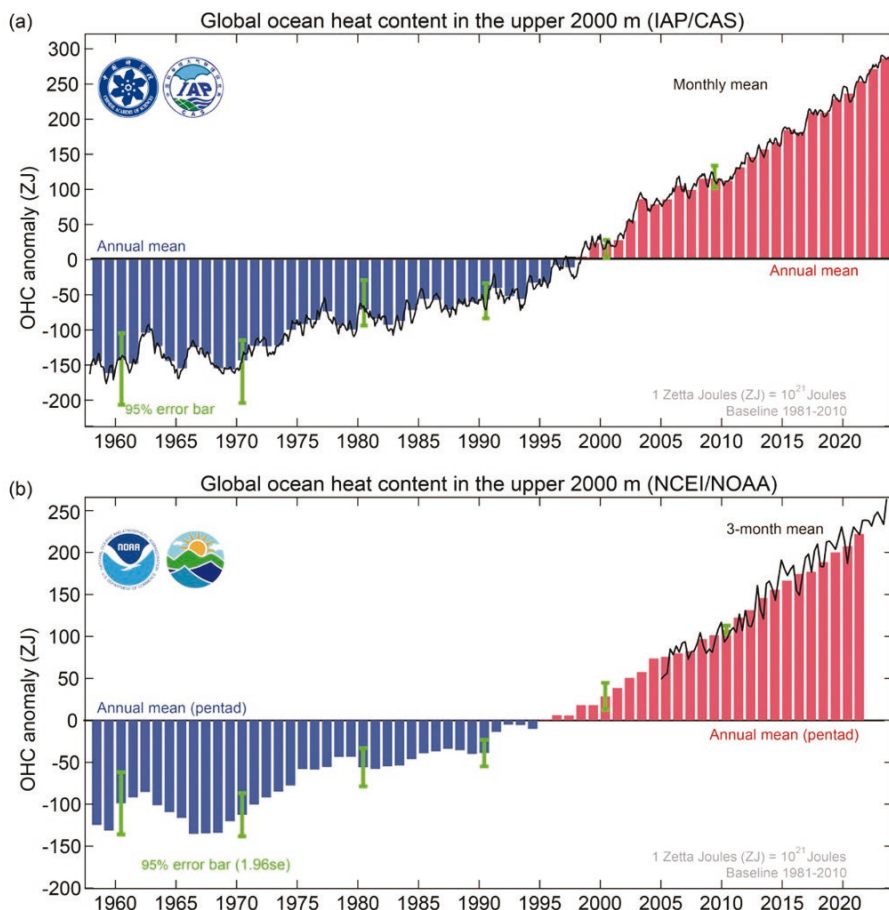
NAPOLI - Via Raffaele De Cesare, 31
Tel. +39 081 4288242
Fax +39 081 5518341
slc.na@slconsociati.com

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

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

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

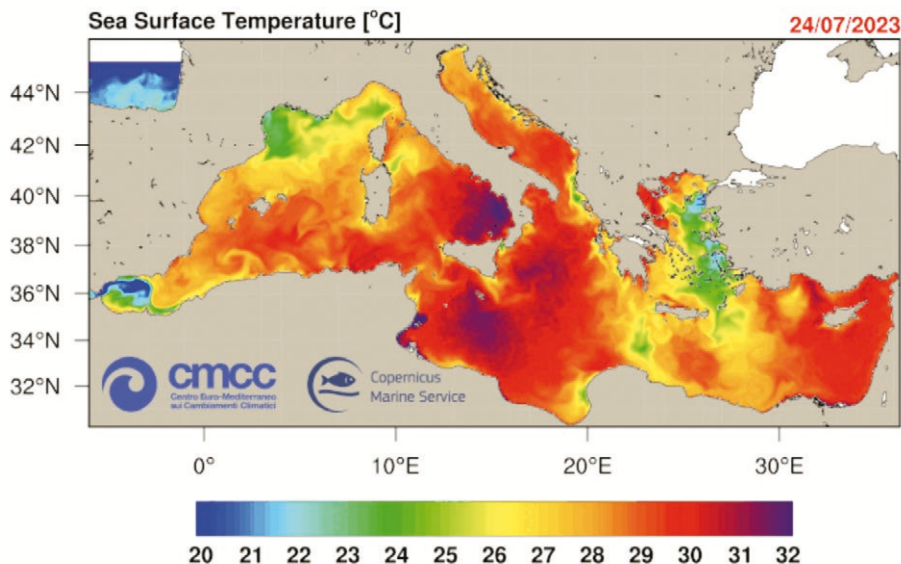
più profondi (100-450 metri: +0,4 - +0,6°C; 450-800 m: +0,3 - +0,5°C). Inoltre, dall'analisi delle misure emerge che tra il 2013 e il 2016 il riscaldamento è stato superiore a 0,4 °C, seguito da una leggera diminuzione e da un periodo stazionario negli anni successivi, per poi riprendere ad aumentare progressivamente dal 2021 fino al settembre 2023, quando ha raggiunto il suo massimo. Per un'indicazione dell'entità del fenomeno, va segnalato sia il breve arco temporale in cui è avvenuta questa variazione sia il fatto che, per indurre nel mar Tirreno l'aumento di temperatura misurato tra 2015 e 2023 nello strato tra 200 e 800 m di profondità, sarebbe necessaria una quantità di energia pari a decine di volte il consumo di energia elettrica in Italia in un anno.



Contenuto termico progressivo dell'oceano dalla fine degli anni '50, in base ai due set di dati utilizzati nello studio. La linea di riferimento corrisponde alla temperatura media dell'oceano calcolata nel periodo 1981-2010 e viene mostrata la differenza rispetto a questo valore. Le barre blu indicano acque più fredde rispetto alla media del periodo 1981-2010, mentre le barre in rosso rappresentano acque più calde. Il grafico superiore mostra i risultati di IAP, quello inferiore di NOAA.

«La serie storica di dati di temperatura lungo la stessa rotta è cruciale per gli studi climatici perché consente di valutarne l'evoluzione temporale, evidenziando le possibili variazioni quindi di capire se nel tempo c'è stato un riscaldamento o un raffreddamento lungo la colonna d'acqua nella zona monitorata», spiegano in una nota i ricercatori dell'ENEA, tra cui Franco Reseghetti, da poco in congedo e che in prima persona ha realizzato le campagne. «Questa collaborazione - afferma Ivana Melillo, Head of Energy Efficiency di GNV - rientra nella più ampia strategia di sostenibilità di GNV attraverso cui intendiamo, tra le altre cose, dare il nostro contributo fattivo per preser-

vare la biodiversità e l'ecosistema marino. Auspichiamo, infatti, ci sia modo di rafforzare sempre di più questo progetto portandolo anche sulle altre rotte operate dalla nostra Compagnia nel Mediterraneo. L'obiettivo a lungo termine è quello di utilizzare i dati raccolti anche per una sempre migliore gestione delle nostre navi ottimizzando, ad esempio, la manutenzione di scafi ed eliche».



La temperatura superficiale del mare simulata dall'1 al 18 luglio 2023 combinata a quella prevista dal 19 al 28 luglio 2023, durante i periodi più caldi del 2023. I colori sulla mappa mostrano i valori della temperatura superficiale. Il rosso scuro e il viola corrispondono a temperature più elevate, che in alcune aree del Sud Italia e del Nord Africa hanno raggiunto i 32°C

La storia delle campagne di monitoraggio della temperatura del Mediterraneo

Il 20 settembre 1999, alle ore 19:54:55 UTC, nel punto di coordinate 44° 18.793' N, 8° 59.547' E, un team di ricerca di ENEA e Cnr lanciò una sonda batitermografica a perdere (XBT) dalla motonave "Excelsior", appartenente alla compagnia GNV, in navigazione da Genova verso Palermo. Fu la prima sonda lanciata per la misura della temperatura della colonna d'acqua lungo la linea ora classificata come MX04 del programma SOOP (Ship Of Opportunity Programme) del Global Ocean Observing System (GOOS), il cui scopo principale era, ed è tuttora, quello di acquisire dati relativi agli strati superiori delle acque degli oceani. La presa dati lungo la linea era una sezione del programma europeo Mediterranean Forecasting System Pilot Project (MFSPP), coordinato da INGV sotto la guida della prof.ssa N. Pinardi avente come responsabile il dr. G.M.R. Manzella dell'ENEA. L'idea principale del progetto era di sviluppare le previsioni marine utilizzando in tempo quasi reale le misurazioni di alcuni parametri delle acque del mar Mediterraneo, in primis la temperatura. Le sonde XBT vennero lanciate da navi commerciali che operavano nel Mediterraneo lungo alcune rotte che attraversavano aree e bacini ritenuti interessanti dai ricercatori e trasmesse il più velocemente possibile ai centri di ricerca partecipanti al progetto. Tali progetti europei terminarono nel 2006, ma il campionamento sulla Genova – Palermo è stato portato avanti sino ad oggi, anche se con alcune interruzioni, principalmente da ricercatori ENEA a cui si è aggiunto INGV grazie al progetto MACMAP (A Multidisciplinary Analysis of Climate change indicators in the

Mediterranean And Polar regions) che ha finanziato l'attività di monitoraggio dal 2021. Durante la campagna del 19-20 settembre 2024 sono stati celebrati i 25 anni di queste misurazioni, in cui sono state lanciate in totale oltre 3000 sonde in 100 campagne. Il caso ha poi voluto che il viaggio fosse a bordo della medesima motonave "Excelsior" di GNV su cui cominciò questa attività.

Come si svolgono le campagne

Queste campagne di misura hanno sempre utilizzato le navi della compagnia di traghetti GNV che collegano Genova con Palermo in circa 20 ore di navigazione ad una velocità di circa 22 nodi. Durante il viaggio i ricercatori lanciano le sonde in posizioni fisse (circa ogni 30 minuti): nelle prime campagne furono lanciate sonde che misuravano fino a 450 m di profondità, successivamente le sonde usate consentirono misurazioni fino a circa 800-850 m. La frequenza durante l'anno delle campagne è stata assai variabile: inizialmente anche quindicinale e mensile, poi 5-6 ripetizioni ogni anno. Dal 2021 vengono svolte 4 campagne all'anno con l'idea di studiare la variabilità stagionale. ■



Una spiaggia ad Haifa, in Israele

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

Roma | Grand Hotel Parco dei Principi

2 LUGLIO 2024



Stefano Messina,
presidente di Assarmatori

Shipping, tra CCNL rinnovato e penuria dei marittimi

Con il rinnovo del Contratto collettivo nazionale Armatori, lo shipping italiano incassa un risultato importante. Il settore è in salute, in linea con il mercato e conta grandi eccellenze tra le compagnie marittime. Resta la cronica criticità dell'offerta di personale per i datori di lavoro. La carenza è importante, difficilmente risolvibile nel breve periodo. «Difficoltà soprattutto legate al settore passeggeri», spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori, «ma tutti i comparti della navigazione ne subiscono l'impatto».

Presidente Messina, ci avviciniamo alla fine di un anno intenso che, fra le altre cose, ha visto il rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro dell'industria armatoriale. Che trattativa è stata?

«Mi preme ancora una volta sottolineare lo spirito di forte responsabilità e di collaborazione che da sempre ha caratterizzato il rapporto tra le parti presenti al tavolo, unite dal comune obiettivo di incrementare la competitività del nostro strategico settore dell'economia, anche dal punto di vista del continuo miglioramento delle condizioni di lavoro dei marittimi. Il nuovo Contratto contiene infatti elementi non trascurabili di innovazione e anche sotto il profilo economico fornisce quelle che pensiamo possano

essere valide risposte alle esigenze dei lavoratori, alle prese con l'inflazione e il conseguente calo del potere di acquisto. Il rinnovo è arrivato a pochi mesi di distanza dalla scadenza del precedente accordo, fatto di cui, non lo nego, sono particolarmente orgoglioso. Nel corso della trattativa abbiamo fronteggiato anche momenti di contrapposizione che hanno richiesto un confronto serrato dipanatosi per oltre sessanta riunioni. Ma il senso di comune responsabilità ha avuto il sopravvento».

L'armamento italiano è alle prese con una carenza di personale che ha assunto connotati a tratti emergenziali. Come porre rimedio a questa situazione?

«Purtroppo è così, le difficoltà sono soprattutto relative a quelle unità adibite al trasporto passeggeri, che durante il periodo estivo registrano picchi di domanda; ma tutti i comparti della navigazione ne subiscono l'impatto. Il Decreto Legge 48/2023 ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione iniziale di nuove professionalità marittime da parte delle compagnie e Assarmatori, in stretto coordinamento con il MIT e da ultimo anche con la Segreteria Generale della Difesa per il ricollocamento professionale del personale in uscita dalle forze armate, si è mossa di conseguenza, organizzando, insieme alle imprese associate, diversi Career Day in tutta Italia. Siamo stati a Livorno, Napoli, Torre del Greco, Palermo, altri appuntamenti verranno sviluppati nei prossimi mesi. Eventi ai quali abbiamo registrato la partecipazione di centinaia di giovani, ma anche di chi è interessato a cercare nuove opportunità occupazionali. Tutti hanno trovato ascolto nelle compagnie di navigazione che hanno potuto conoscere le posizioni aperte, toccare con mano la realtà della vita a bordo e le sue prospettive. L'obiettivo principale è quello di formare lavoratori marittimi di eccellenza in grado di mantenere la straordinaria tradizione marinaiasca del nostro Paese».

TARROS NETWORK SOLUTIONS
WITH OUR SHIPS WE REGULARY CONNECT MEDITERRANEAN PORTS

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

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

Esistono altre barriere all'ingresso?

«Di certo le limitazioni dettate dalla burocrazia non aiutano, anche se devo ammettere di aver trovato nel Governo, in diversi esponenti del Parlamento e nelle strutture amministrative del nostro Ministero di riferimento, il MIT, nonché nel Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, interlocutori seri e attenti. Da oltre un anno si svolgono incontri periodici tra MIT, CGCCP e rappresentanze delle imprese, allo scopo di discutere e realizzare un progetto di effettiva semplificazione e ammodernamento dei percorsi di addestramento dei marittimi. Sono fiducioso che continueremo a lavorare insieme per contribuire al rilancio dell'occupazione italiana nel nostro settore proseguendo una seria ed efficace opera di semplificazione, ed eliminando quelle barriere che si frappongono fra domanda e offerta di lavoro».

Esiste anche il tema della sicurezza, a bordo come in banchina: siamo arrivati a un buon livello o c'è ancora molto da fare?

«In tema di sicurezza non esiste mai un traguardo che non possa essere migliorato. Questo tema rappresenta, ovviamente, una priorità per tutte le compagnie che operano nel settore. Di certo nel corso degli anni sono stati fatti passi avanti innegabili, ed esiste una maggiore cultura della sicurezza rispetto al passato. Siamo tutti impegnati – imprese, sindacati, Istituzioni – per un miglioramento costante sui temi della prevenzione, della formazione, della tecnologia, attraverso un confronto fra tutte le parti coinvolte. Risulterà fondamentale fornire al settore un impianto normativo chiaro, univoco e moderno: il settore attende ormai da quasi un ventennio l'armonizzazione tra il Testo Unico sulla Sicurezza e le normative dedicate al nostro particolare comparto. La continua e forte azione volta al sempre maggiore consolidamento della cultura della sicurezza a bordo non potrà infatti prescindere una normativa specifica aggiornata, anche in grado di inquadrare correttamente nuovi possibili profili di rischio legati all'adozione di nuove tecnologie». ■



Rinnovato CCNL Armatori: 202 euro in busta paga per 70 mila marittimi

Dopo circa 70 incontri e mesi di trattative è stato rinnovato il Contratto collettivo nazionale unico dell'industria armatoriale. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti hanno raggiunto un accordo con le associazioni del comparto Confitarma, Assarmatori, Assorimorchiatori e Federimorchiatori. Vediamo di cosa si tratta.

Il rinnovo decorre dal primo gennaio 2024 e scadrà il 31 dicembre 2026. Interessa circa 70 mila marittimi di nazionalità comunitaria ed extracomunitaria. L'aumento complessivo medio (nostromo) è di 202 euro in busta paga - pari al 15% in più di stipendio rispetto al contratto precedente - corrisposto in tre tranches che scatteranno ogni anno:

- circa 80 euro dal primo luglio 2024;
- circa 60 euro dal primo luglio 2025;
- circa 60 euro dal primo luglio 2026.

Per la precisione, come spiegano le associazioni di settore, il contratto interessa circa 63 mila marittimi, a cui si aggiungono oltre 8 mila addetti di terra, per un totale di oltre 71 mila lavoratori. Sono state inoltre semplificate 15 sezioni che compongono il CCNL unico di settore, «individuando soluzioni di equilibrio su temi come la necessaria e auspicata rivalutazione della figura dell'Allievo», sottolinea in una nota congiunta il cluster marittimo associativo.

Sono previsti anche aumenti dell'1 per cento sulla previdenza complementare e un altro 1 per cento sull'elemento perequativo in caso di assenza di contrattazione di secondo livello. Per il periodo di vacanza contrattuale di 6 mesi, il cui contratto era scaduto nel 2023, verrà riconosciuta un'una tantum di 380 euro da erogare in una prima tranche entro questo mese (200 euro) e un'ultima a gennaio 2025 di 180 euro.

Novità sul fronte sanitario con la costituzione di un sistema di assistenza sanitaria integrativa per tutti i marittimi, per permettere ai lavoratori di essere assistiti ovunque si trovino nel mondo, a prescindere dal Paese di provenienza.

Per quanto riguarda i marittimi impiegati nelle società di rimorchio, nel contratto rinnovato ci sono delle novità: una sezione contrattuale il cui impianto generale, come spiega Paolo Visco di Assorimorchiatori, «non subiva aggiornamenti dal 2003, e che aveva evidenti esigenze di adeguamenti dovuti anche alle mutate norme che regolano il settore del rimorchio portuale».

Commentando il rinnovo, in una nota Ultrasporti spiega che «nonostante le gravi difficoltà vissute in questo momento dal punto di vista economico e geopolitico, quello raggiunto oggi rappresenta un risultato importante in un settore fondamentale per l'economia nazionale come quello marittimo. Attraverso un'unitarietà di intenti è stato possibile raggiungere una sintesi positiva che oltre a essere un punto di partenza importante, rappresenta un investimento per le imprese marittime, per le lavoratrici e i lavoratori e per il paese intero. Ci auguriamo che la stessa unitarietà possa esprimersi ora anche ai tavoli ministeriali per arrivare a regole certe nell'interesse di tutto il mondo marittimo e di tutti i suoi lavoratori».

«Questo accordo - conclude in una nota la Filt-Cgil - è la conclusione di un grande lavoro che tiene assieme aziende diverse, recupera potere di acquisto per i lavoratori e le lavoratrici marittimi, migliora le condizioni di lavoro e qualifica e stabilizza il lavoro. Apre inoltre la stagione contrattuale dei rinnovi nei trasporti che auspichiamo subisca ora un'accelerazione anche negli altri settori dove le trattative sono avviate».

LA PUNTA DELL'ICEBERG



Una nave avvolta dalla nebbia nel porto di Shanghai (Michal Adamczyk/Flickr)

Il settore marittimo in Italia vale 52,4 miliardi di euro. Nel mondo lo shipping trasporta 14 mila miliardi di dollari di merci, dalle materie prime ai prodotti finiti. In Italia occupa tra diretti e indiretti appena il 3,6 per cento del totale degli occupati ma rappresenta l'ossatura dell'economia mondiale, senza la quale la globalizzazione non esisterebbe

a cura della **Redazione**

Il settore marittimo in Italia vale oggi, nel 2024 circa 52,4 di miliardi di euro, pari al 3,3 per cento del totale dell'economia nazionale, dando lavoro a quasi un milione di persone tra diretti e indiretti, circa 914 mila, il 3,6 per cento del totale dell'occupazione nazionale. Numeri più o meno in linea con gli anni precedenti quelli fotografati dal consueto rapporto annuale sull'economia del mare redatto dalla Camera di commercio di Frosinone e Latina. Il settore marittimo è in crescita costante, sia sul piano commerciale che occupazionale, ma dal 2022, dall'invasione della Russia dell'Ucraina, seguita dalla guerra tra Hamas e Israele nel 2023 e dalla crisi del rotte marittime del Mar Rosso colpite dai missili del gruppo militare sciita yemenita degli Houti, le rotte internazionali marittime soffrono le instabilità geopolitiche, indebolendo in Italia soprattutto i porti che si affacciano sull'Adriatico.

«Il settore della Blue Economy oggi vale il 9,1 per cento del Pil nazionale, ovvero 161 miliardi di euro», spiega Mario Zanetti, presidente di Confitarma e rappresentante dei porti in Confindustria. «Cifre – continua Zanetti - che evidenziano la necessità di valorizzare e rilanciare questo comparto, attore

determinante nello sviluppo competitivo dell'intero Paese. Per questo Confindustria, con il contributo dell'intero sistema associativo, lavora ad una nuova politica industriale costruita sulle filiere e sulla loro integrazione con i territori e con i diversi settori. E anche sull'economia del mare, la scelta dei driver strategici, è stata fatta in questa logica, puntando anche sullo sviluppo della portualità e quello di vettori e flotte, insieme alle relative competenze. Quindi infrastrutture e servizi: entrambi imprescindibili sia per la nostra industria per quanto riguarda il traffico merci, che per i passeggeri e per l'industria del turismo. Un altro tassello funzionale ad imprimere impulso alla Blue Economy è l'introduzione di azioni congiunte pubblico-privato capaci di sostenere tutte le componenti della filiera nel processo di decarbonizzazione, fortemente coinvolta nella doppia transizione, anche per restare competitivi rispetto ai nostri concorrenti».

Shipping: l'ossatura dell'economia globale

Ogni anno vengono trasportate via nave circa 11 miliardi di tonnellate di merci. Ciò rappresenta un'impressionante cifra di 1,5 tonnellate a persona in base all'attuale popolazione mondiale. La capacità di trasportare, spedire e consegnare merci e prodotti industriali in giro per il mondo è una delle cifre della vita moderna. Solo nell'Unione Europea, come evidenzia il International Chamber of Shipping, il trasporto via mare rappresenta l'80 per cento delle esportazioni e delle importazioni totali in volume e circa il 50 per cento in valore. Nel 2019, il valore totale del commercio mondiale annuale di spedizioni aveva raggiunto oltre 14 mila miliardi di dollari.

Ogni anno, l'industria dello shipping trasporta quasi 2 miliardi di tonnellate di petrolio greggio, 1 miliardo di tonnellate di minerale di ferro (la materia prima necessaria per creare l'acciaio) e 350 milioni di tonnellate di grano. Il trasporto via mare di queste materie prime è essenziale per il funzionamento dell'economia moderna: spedizioni del genere limitate alla sola strada, ferrovia o alle ali di un aereo contrarrebbero bruscamente velocità e volumi



Mario Zanetti, presidente di Confindustria



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



di trasporto globali. Tali materie prime consentono ai paesi di creare industrie, costruire città, ospitare e spostare popolazioni e trasformare risorse in prodotti raffinati per la riesportazione. Questa capacità di aggiungere valore guida la prosperità e consente ai paesi in via di sviluppo di crescere. Grandi volumi di altri prodotti chiave come prodotti chimici, combustibili raffinati e prodotti manifatturieri vengono spediti anche via mare. Per supportare le economie mondiali, lo shipping soprattutto negli ultimi tre decenni ha sviluppato catene logistiche altamente sofisticate che consegnano parti e beni just-in-time a produttori e consumatori. Gli avocado, ad esempio, vengono spediti dal Cile per arrivare in Europa non appena sono maturi.

Na tazzelella 'e caffè

La spedizione offre anche la modalità di trasporto più economica per tonnellata: il caffè (valutato al costo di 2,50 sterline per tazzelella) costa 0,3 penny per tonnellata, 20 penny per tonnellata nel caso di bottiglie di vino e 5 dollari per una scarpa da ginnastica Nike del valore di 100 dollari. È la caratteristica più importante e determinante alla base della convenienza del trasporto marittimo: grandissimo volume di trasporto per una singola spedizione. L'economia di scala all'ennesima potenza. Negli ultimi quattro decenni il commercio via mare è quadruplicato in termini di dimensioni, apportando vantaggi ai consumatori in tutto il mondo attraverso tariffe di trasporto competitive. Tutta questa vastità ha però un prezzo, quello del lavoro tra i più usuranti e fragili che esistono, il marittimo.

Marittimi: categoria fragile

La categoria lavorativa dell'economia del mare decisamente più esposta, fragile, e sotto certi aspetti ancorata a logiche di lavoro di inizio Novecento, è quella dei marittimi. Nel 2023, secondo i dati dell'International Transport Workers Federation, il numero di navi abbandonate è aumentato sensibilmente rispetto agli anni precedenti, per un totale di 132 unità, 13 in più rispetto al 2022, pari all'11 per cento in più. Ma è il numero di marittimi associato a questi abbandoni navi ad essere preoccupante: 1,676. È pari appena allo 0,09 per cento della stima del totale dei marittimi



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

occupati nel mondo, che si aggira sugli 1,8 milioni (in Italia sono poco più di 50 mila) ma stiamo parlando letteralmente di lavoratori abbandonati: senza stipendio, costretti a restare a bordo in condizioni disumane per non perdere il riconoscimento del loro status.

Ai sensi della Convenzione del 2006 dell'International Labour Organization sul lavoro marittimo, è considerato abbandonato il marittimo il cui armatore-datore di lavoro: non riesce a coprire il costo del suo rimpatrio; li abbia lasciati senza la necessaria manutenzione e supporto; oppure abbia reciso unilateralmente i legami con loro, compreso il mancato pagamento della retribuzione contrattuale dei marittimi per un periodo di almeno due mesi. Su circa 130 casi segnalati all'ITF i risarcimenti dovuti superano i 12,1 milioni di dollari. I marittimi che subiscono maggiormente l'abbandono sono di nazionalità indiana pari a oltre 400 casi, circa un quarto del totale. Finora l'ITF ha ricevuto più di 10,9 milioni di dollari in salari dovuti da 60 di queste navi. La cifra finale supererà i 12,1 milioni di dollari poiché i casi richiedono tempo per essere risolti e altri marittimi si fanno avanti, aumentando così l'importo dei salari recuperabili.

Secondo Steve Trowsdale, coordinatore dell'ispettorato dell'ITF, «il continuo aumento del numero di marittimi abbandonati è inaccettabile, una conseguenza di un settore in cui essi possono essere trattati come una merce usa e getta. I marittimi e le loro famiglie pagano il prezzo più alto per l'avidità e l'inadempienza degli armatori, sopportando le conseguenze disumane di un sistema che compromette il loro benessere, la loro dignità e i diritti umani fondamentali. Gli ispettori dell'ITF svolgono un lavoro incredibile nel chiedere conto a quegli armatori che cercano di farla franca trattando i marittimi come una sorta di schiavi moderni». ■



SIAMO L'ITALIA SUL MARE

ASSARMATORI

www.assarmatori.eu

Al Sud il grosso delle imprese Ma la ricchezza prodotta è poca

Delle 227,975 società residenti in Italia la cui attività è legata al mare, oltre 110 mila sono attive al Sud, ma producono appena il 14 per cento del valore aggiunto



Negli ultimi quattro anni, tra il 2019 e il 2023, in Italia sono cresciute del 4 per cento le imprese che commerciano tramite il mare. Il Mezzogiorno resta la sede principale di queste società ma nonostante questo il valore aggiunto dell'economia del mare proviene principalmente dal Nord. È quanto emerge dall'XII "Rapporto dell'Economia del mare" commissionato da Unioncamere al Centro Studi Tagliacarne insieme a Ossemare, Informare, Camera di Commercio di Frosinone-Latina e Blue Forum Italia Network.

Le imprese analizzate sono in tutto 227,975 e quasi la metà di esse è attiva nell'alloggio e nella ristorazione, pari a 110,387 società, cioè il 48,4 per cento del totale. Seguono le attività sportive e ricreative con il 15 per cento del totale (34,246 imprese) e filiera ittica per il 14 per cento (32,199 imprese). Chiude la divisione compartimentale la cantieristica navalmecanica che con 28,171 imprese rappresenta circa il 12 per cento del totale. Tra il 2018 e il 2023 crescono le imprese di questo tipo guidate da donne, con un tasso del 7,5 per cento. Quasi la metà di queste oltre 227 mila società (il 49%, oltre 110 mila imprese) hanno sede nel Mezzogiorno, ma questo 49 per cento produce appena il 14 per cento del valore aggiunto nazionale all'economia del mare. In altre parole, sono storicamente tante le aziende collegate al mare attive o con sede nel Sud Italia ma tutte insieme rappresentano solo una piccola parte della ricchezza complessiva prodotta dall'economia del mare in Italia.

La città con più sede di imprese non prettamente marittime ma la cui attività è legata al mare è Roma, seguita da Napoli e Venezia. La regione con più imprese del genere è il Lazio con 34,851 società registrate, seguita da Campania (32,741) e Sicilia (28,807).

«La Blue economy delle imprese – commenta Gaetano Fausto Esposito, direttore generale del Centro Studi Tagliacarne - disegna una sorta di Italia capovolta in termini di sviluppo, con un Mezzogiorno che inverte la tradizionale immagine di area a minore crescita e presenza imprenditoriale, pur continuando a segnare ritardi dal punto di vista della produttività complessiva di quasi il 15 per cento rispetto al dato medio del Paese. Se le imprese meridionali esprimessero la stessa produttività e capacità di collegamento con gli altri settori produttivi dimostrata da quelle settentrionali, il valore aggiunto dell'economia del mare crescerebbe al Sud di circa 15 miliardi di euro».

FEDERAZIONE
DEL MARE 30 1994 2024

ITALIAN MARITIME CLUSTER

CLUSTER MARITTIMO ITALIANO
ITALIAN MARITIME CLUSTER

www.federazione-delmare.it



ANGOPI



Aderisce a



È partner di





Una voce nel mare

Il CIRM, Centro Internazionale Radio Medico, nasce a Roma nel 1935. Guglielmo Marconi fu il primo presidente. Oggi è un punto di riferimento per i marittimi e gli armatori di ogni latitudine. Un costante supporto offerto giorno e notte con lo spirito solidale tipico della gente di mare. Ma di cosa hanno bisogno i lavoratori del mare?

di **Marco Molino**

Una voce rassicurante che attraversa l'etere nel riverbero dei raggi lunari. Una voce pacata che travalica i continenti per raggiungere la piccola nave mentre affronta l'oceano senza confini. Nell'apparecchio ricevente risuonano le parole del medico esperto che i membri del preoccupato equipaggio attendevano con ansia. Il rapido consulto per inquadrare i sintomi di un marittimo che sta male, i consigli puntuali per le necessità di primo soccorso e le cure da intraprendere. E soprattutto: quella serenità da trasmettere ai lavoratori del mare in difficoltà, che mai come in questi momenti avvertono la solitudine e la lontananza dalla terra ferma.

Dal 1935

Con qualche occasionale variazione sul tema, questo è ciò che accade quando si stabilisce il contatto radio tra i naviganti bisognosi di un sostegno sanitario, talvolta urgente, e uno degli specialisti di guardia del Cirm, il Centro Internazionale Radio Medico istituito a Roma nel 1935, ente di cui Guglielmo Marconi fu il primo presidente. Da allora, la scienza medica e gli strumenti di comunicazione hanno fatto notevoli progressi, ma la *mission* della Fondazione onlus è sempre rimasta fedele ai principi delle origini, come testimoniano gli oltre 137 mila marittimi assistiti gratuitamente a distanza in quasi novant'anni, seimila dei quali solo nel 2024.



Immagine di archivio (CIRM)

Giorno e notte

Nello statuto dell'organismo viene precisato che l'assistenza è garantita "agli equipaggi ed ai passeggeri imbarcati su navi di tutte le nazionalità in navigazione in tutti i mari del mondo". Il Cirm è dunque diventato nel tempo un punto di riferimento per gli armatori di ogni latitudine, un costante supporto offerto giorno notte con lo spirito solidale tipico della gente di mare. Ma di cosa hanno bisogno i lavoratori imbarcati su cargo e petroliere che di solito viaggiano senza medici a bordo? Dal punto di vista sanitario, praticamente di tutto. L'insorgenza di malanni seri e invalidanti per un membro dell'equipaggio può creare sconcerto e agitazione anche nei suoi colleghi, ne consegue l'importanza di riuscire a stabilire il rapido collegamento con un medico che sappia inquadrare la situazione e affrontarla in modo adeguato.

Linee guida

Le patologie riscontrate sono quelle compatibili con un lavoro duro svolto spesso in condizioni non ottimali. Dalle disfunzioni dell'apparato digerente (le più frequenti) a quelle del sistema osteomuscolare, dalle malattie della cute a quelle infettive. Oltre all'assistenza diretta, il Cirm ha promosso negli ultimi anni linee guida per la prevenzione ed elaborato uno specifico form che le compagnie devono compilare per richiedere aiuto via radio. Per un medico che non ha davanti agli occhi il paziente, risulta infatti utilissimo avere subito informazioni generali tipo età, peso e altezza del soggetto, ma anche segni vitali (temperatura, frequenza cardiaca, pressione sanguigna), oltre alla sua storia clinica. Questi dati sono chiesti puntualmente dal Centro e cresce il numero degli equipaggi che hanno compreso l'importanza di fornirli tempestivamente, disponendo nel contempo di una efficiente e fornita farmacia di bordo.

SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ CERTIFICATO
CQY
CERTIQUALITY
UNI EN ISO 9001:2015



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

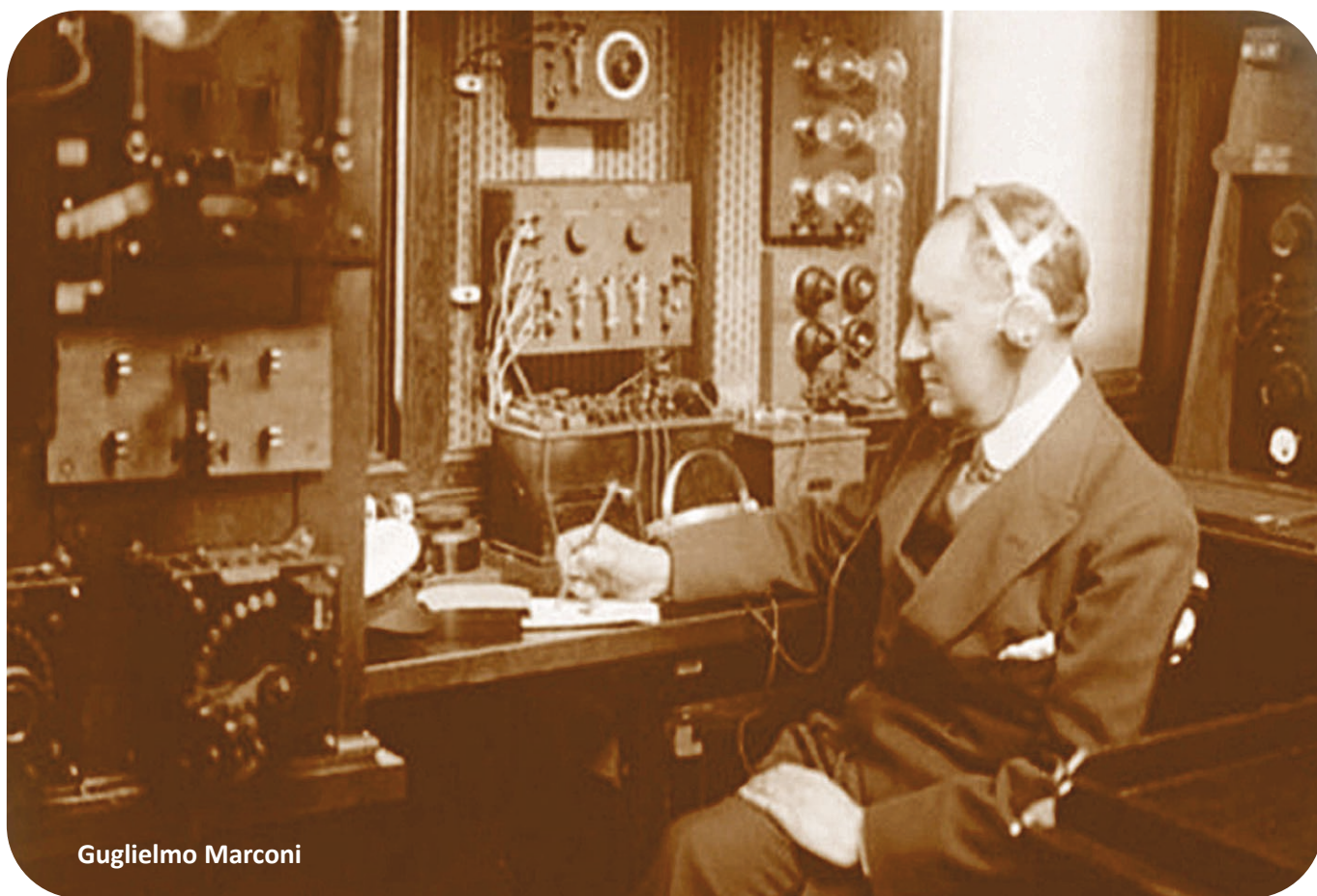
I NOSTRI SERVIZI



- VGM
- TRASPORTO CENTINE
- TRASPORTO CER
- TRASPORTO INTERNAZIONALE
- TRASPORTO REEFER
- TRASPORTO FUORI SAGOMA
- TRASPORTO ADR
- TERMINAL MSC - MIELE
- TRASPORTO RIBALTABILE
- TRASPORTO FLAT RACK
- TRASPORTO NAZIONALE
- RIPARAZIONE CONTENITORI
- TRASPORTO TANK
- FUMIGAZIONE

Pubblicazioni e diagnostica

Questa costante attività di formazione e trasmissione delle buone prassi è svolta dal Cirm soprattutto attraverso le numerose pubblicazioni scientifiche disponibili anche sul sito web dell'ente no profit e incentrate su diverse tematiche sanitarie legate al benessere psicofisico dei marittimi. L'intento didattico e divulgativo è particolarmente evidente nel "Manuale di Primo Soccorso e Gestione delle Emergenze Mediche in Mare per il Diporto Nautico", una pratica guida di facile consultazione che spiega come comportarsi a bordo di imbarcazioni grandi e piccole in caso di patologie improvvise. Un ulteriore sviluppo delle attività è rappresentato dalle apparecchiature diagnostiche telemediche (*Points of Care*, POC) dotate di elettrocardiografo, spirometro, sfigmomanometro, glucometro, ossimetro, fonendoscopio elettronico, dermatoscopio e bilancia elettronica. La strumentazione è fornita alle compagnie che vogliono avvalersene dallo spin-off tecnologico dell'istituto, il Cirm Servizi, che organizza anche corsi di *medical care*.



Guglielmo Marconi



Pegasus Maritime Srl

SEASON'S GREETINGS

80133 Napoli - Piazza Municipio, 4 - 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

Alla guida del Cirm

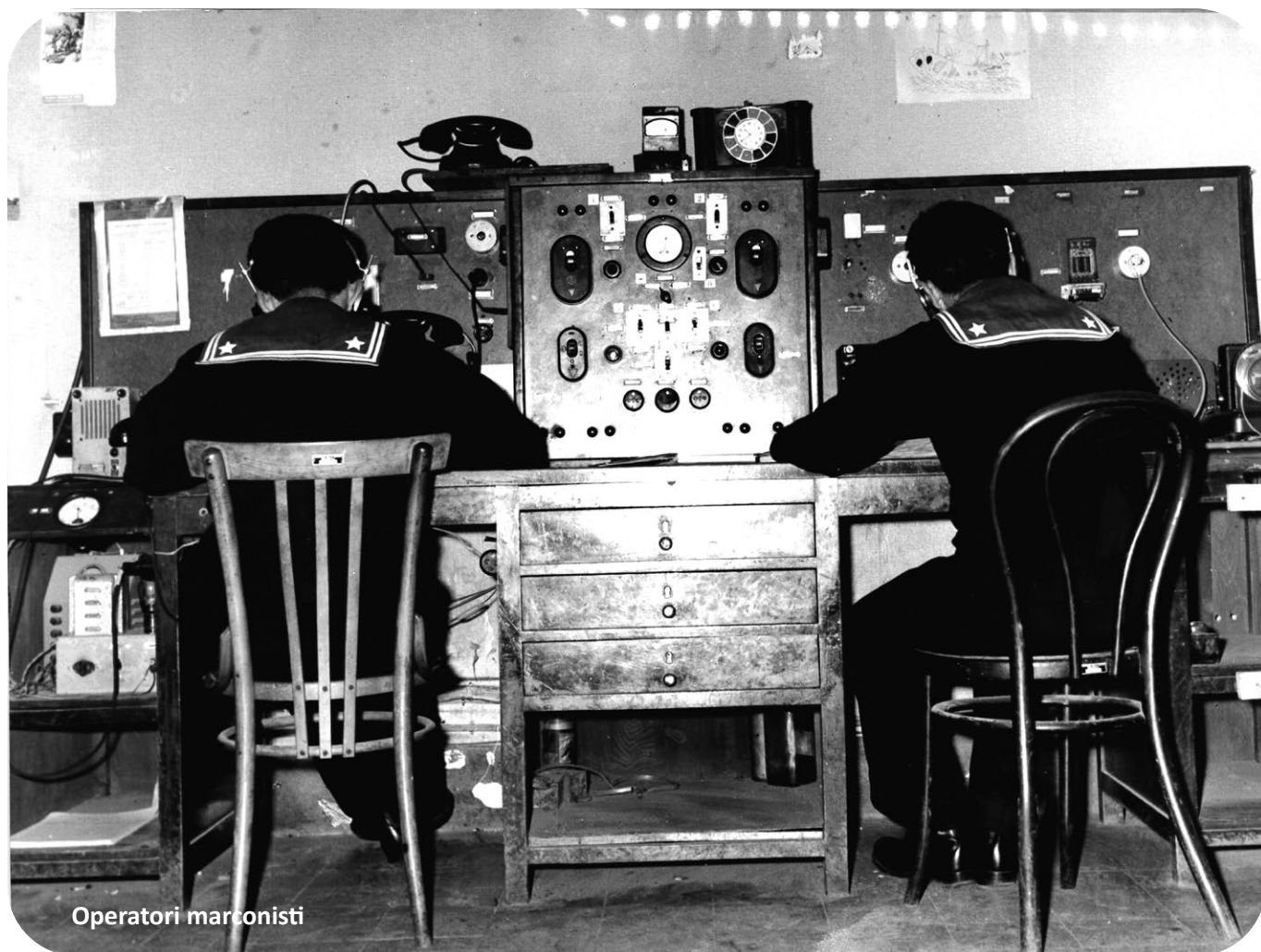
Già all'alba del secolo scorso, l'inventore del radiotelegrafo Guglielmo Marconi aveva intuito l'importanza dello strumento di comunicazione senza fili per il sostegno alla navigazione e l'assistenza ai lavoratori del mare, soprattutto per le loro necessità di carattere sanitario. Non a caso, lo scienziato nato a Bologna fu il primo presidente del Cirm, carica che ricoprì fino al 1937, coniugando la solidarietà ad un alto livello professionale, valori che ancora ispirano nel terzo millennio le attività dell'ente con sede nella Capitale, guidato oggi dal professor Francesco Amenta, presidente dal 2011.

Una voce sul mare

«I risultati ottenuti negli ultimi anni hanno richiesto un grande sforzo organizzativo, con importanti ristrutturazioni ed un nuovo statuto, operativo dal 2020», spiega Amenta. «Statuto che proietta il cirm verso il futuro non più soltanto come un centro che dà cure e consigli medici a chi sta male in mare, ma con una moderna organizzazione di livello internazionale, impegnata a 360° per la salvaguardia della salute e della vita umana in mare». A conferma di codesto impegno, vale un'ultima constatazione: riteniamo sia molto probabile che durante la lettura di questo articolo, la voce del Cirm abbia ancora una volta travalicato gli oceani per aiutare qualche marittimo che adesso, magari, sta già meglio. ■



Francesco Amenta, presidente del CIRM



Operatori marconisti

IL WATERFRONT NEL XXI SECOLO



Un'opera di Okuda San Miguel inaugurata nel porto di Cadice, in Spagna

Affrontare in una prospettiva nuova un tema tradizionale: il rapporto Porto Città. Riflessioni a margine di un confronto Italia-Spagna con l'associazione RETE, gli urbanisti e gli economisti della Campania

di **Arturo Capasso*** e **Massimo Clemente****

Il rapporto fra Porto e Città si sviluppa su più livelli: economico, urbanistico, ambientale. Ormai da alcuni anni un gruppo sempre più numeroso di ricercatori, amministratori pubblici e operatori collabora attivamente ad un ideale tavolo di confronto sui temi delle politiche portuali e delle relazioni porto-città in due dei più importanti paesi del Mediterraneo: Italia e Spagna. Ma come si inseriscono queste attività nell'annoso dibattito su Porto e Città? Proviamo a partire da alcune considerazioni di carattere storico-evolutivo.

Per secoli, il mare ha rappresentato la principale via di comunicazione e di scambio tra paesi lontani, con i porti che fungevano da fulcro economico e culturale per lo sviluppo dei territori. Non è un caso che molte delle nostre

grandi città mediterranee come Napoli, Genova, Barcellona e Malaga siano cresciute attorno al loro porto, che rappresentava il cuore pulsante della vita economica configurandosi, di fatto, esso stesso come un grande mercato; attorno ad esso fiorivano attività commerciali, servizi, professioni.

Nel corso degli ultimi decenni del secolo scorso, tuttavia, questo rapporto reciprocamente vantaggioso fra porto e città ha subito, almeno per taluni comparti di traffico, un'importante trasformazione, tale da metterne in crisi consolidati equilibri in termini di costi-benefici.

Nel traffico merci, la diffusione dei container ha reso il servizio di movimentazione delle merci sempre più capital intensive, riducendo significativamente la forza lavoro impiegata nelle operazioni di sbarco e imbarco (i celebri camalli). Gli investimenti necessari hanno trasformato i terminal in vere e proprie imprese, anche in conseguenza della loro privatizzazione. L'integrazione verticale fra compagnie di navigazione, terminal e altri operatori della logistica, ha sostituito tanti piccoli e medi imprenditori locali con veri e propri colossi multinazionali; pertanto, la ricaduta sul territorio dell'attività del porto è andata via via riducendosi. L'evoluzione del trasporto marittimo in un sistema logistico complesso ha reso necessaria una rigida zonizzazione all'interno dei porti. Le conseguenti



(Jeanne Menjoulet/Flickr)

 Renato Mazzamauro & C. s.r.l.

Trasporti e Spedizioni Nazionali e Internazionali
Assistenza e Consulenza Doganale

Via A. Vespucci 9 - 80142 Napoli - Tel. 081 19370190/1 - Fax 081 5109050
www.mazzamauro.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

misure di sicurezza e le esigenze operative hanno innescato una progressiva separazione fisica e funzionale tra le città e i loro waterfront. Tale processo ha portato alla formazione di entità urbane autonome, spesso disgiunte dalle aree storiche adiacenti ai porti.

Lo stesso traffico crocieristico ha subito una significativa trasformazione con l'avvento di mega-navi in grado di trasportare diverse migliaia di passeggeri. La gestione di flussi tanto numerosi deve necessariamente essere programmata e gestita a monte, con un minore impatto sui piccoli operatori locali. D'altra parte, l'incremento di queste tipologie di traffico ha prodotto un significativo aumento anche dei disagi prodotti per la città portuale in termini di traffico, rumorosità e inquinamento. Città come Barcellona e Palma di Maiorca hanno adottato strategie sostenibili per ridurre l'impatto ambientale e sociale, mentre porti italiani come Venezia stanno ancora cercando un equilibrio tra la tutela del patrimonio e l'espansione del settore crocieristico.

Tutto questo ha portato allo sgretolamento di quel concetto di città-porto che nasceva proprio intorno all'attività dello scalo marittimo e alla ricchezza che questo generava. Con la trasformazione del ruolo della navigazione e dei trasporti, i porti per restare competitivi nell'ambito del sistema globale degli scambi hanno attivato tutte le trasformazioni necessarie e lo hanno fatto rapidamente, laddove le città non si sono modificate con la stessa velocità. Porto e città, appaiono sempre più come entità distinte che rischiano spesso di confliggere.

L'idea di organizzare un confronto tra le esperienze e gli esperti di Italia e Spagna è maturata durante il 37° convegno internazionale di RETE tenutosi a Madrid al Puerto del Estado il 6-7 novembre 2023. Il progetto è stato messo a punto in occasione di una proficua riunione tenutasi nella nostra Ambasciata con la Presidente di RETE Teófila Martínez e rappresentanti di



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

**UN RICCO CATALOGO PER
LE TUE ESIGENZE**



CONTATTACI

Via Somma, 117, 80048 Sant'Anastasia NA
www.vesuvianatrasporti.com
info@vesuvianatrasporti.com

081 530 4195
+39 3486436428

Concessionario

I SEBACH

Campania e Molise

numerose città portuali sia spagnole sia italiane coordinati dall'Ambasciatore d'Italia in Spagna Giuseppe Buccino Grimaldi.

L'idea dell'incontro bilaterale Italia-Spagna nasce dalla consapevolezza che la cooperazione tra i due stati, che condividono non solo le sponde dello stesso Mare ma anche una lunga tradizione di scambi marittimi, potrebbe costituire un punto di forza per rafforzarne la competitività nel Mediterraneo, soprattutto a fronte della grande crescita che negli ultimi anni si sta verificando nei porti nordafricani e della grande influenza che rivestono i grandi porti del Nord Europa.

L'occasione per un confronto strutturato tra esperti, ricercatori e operatori dello shipping è stata offerta dalla Naples Shipping Week 2024, che ha previsto una serie di convegni e incontri aperti all'intera comunità dello shipping internazionale. Il convegno "Italia e Spagna: Incontro Bilaterale tra Porti e Città", organizzato dall'Istituto per le Tecnologie della Costruzione e dall'Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo del CNR, in collaborazione con RETE (Associazione per la Collaborazione tra Porti e Città) e l'Università di Napoli Parthenope, si è focalizzato sull'individuazione di elementi comuni e differenze tra i sistemi portuali dei due Paesi. L'obiettivo principale è stato delineare strategie condivise per il rafforzamento dei sistemi portuali e delle loro relazioni con le città, analizzando tre tematiche chiave: governance, rapporto porto-città e sostenibilità.



Una spiaggia a Barcellona (Mike McBe/Flickr)

Il confronto tra le esperienze italiana e spagnola in tema di politiche portuali e di governance riveste grande interesse, soprattutto alla luce delle sfide e delle opportunità che il settore marittimo presenta a livello globale. Entrambi i Paesi hanno una lunga tradizione marittima e possiedono importanti scali portuali, ma le loro politiche hanno seguito percorsi evolutivi differenti, influenzati da fattori storici, economici e istituzionali. In Italia il sistema portuale è stato oggetto di numerose riforme negli ultimi decenni, con la creazione di Autorità di Sistema Portuale che hanno accentrato alcune competenze. Tuttavia, persistono ancora fragilità nella governance e nel coordinamento tra le diverse autorità. Diversamente la Spagna ha adottato un modello di gestione più centralizzato, con un forte ruolo dello Stato nella definizione delle politiche portuali.

Ad affrontare il tema, secondo un approccio integrato e interdisciplinare, sono stati Teofila Martinez (Presidente di RETE-Associazione Internazionale per la Collaborazione tra porti e città), Rafael Carmona (Presidente dell'Au-

toridad Portuaria di Siviglia), Alicia Paz Antolin (Puertos del Estado), Zeno d'Agostino (Presidente ESPO e Technital) e Barbara Bonciani (Vicepresidente RETE Italia), moderati da José Luis Estrada, membro di RETE.

Dal confronto è emerso come grazie al forte coordinamento centrale di Puertos del Estado, la Spagna ha realizzato negli ultimi anni ingenti investimenti per modernizzare i propri porti e renderli più competitivi a livello globale mentre in Italia gli investimenti nelle infrastrutture portuali sono stati spesso frammentati e insufficienti, con ritardi nell'adeguamento agli standard internazionali.

Altro punto di forza del sistema dei porti spagnoli è dato dal sistema delle concessioni e delle privatizzazioni. La Spagna ha adottato un modello più aperto alla partecipazione privata nella gestione dei porti, favorendo la concorrenza e l'efficienza.

Questo avvantaggia il sistema spagnolo anche sul fronte dell'integrazione dei porti con le reti logistiche interne ed esterne. La Spagna ha investito molto nella creazione di corridoi logistici che collegano i suoi porti con il resto d'Europa e del mondo, laddove in Italia questi collegamenti sono ancora in fase di realizzazione, soprattutto per gli scali che potrebbero trarne i maggiori benefici come, ad esempio, i porti del Tirreno Meridionale e in particolare Gioia Tauro.

L'esperienza spagnola testimonia l'efficacia di un modello che coniuga, in modo integrato e secondo il principio di sussidiarietà, la governance centralizzata di tutti i porti della Spagna da parte del Puertos del Estado con la governance locale delle singole Autoridades Portuarias i cui gradi di autonomia sono collegati alla dimensione e rilevanza del singolo porto in relazione al sistema nazionale della logistica.

Tutto questo si riflette anche nella pianificazione degli spazi portuali e delle aree di interazione tra porto e città.

Il tema è stato approfondito durante il secondo talk, a cui hanno preso parte Sergi Carulla e Oscar Blanco (SCOB Arquitectura y paisaje), Sergio Pareja (Gerencia Urbanistica Port Vell Barcelona), Antonio Acierno (Università degli Studi di Napoli Federico II), Eleonora Giovane di Girasole (CNR ITC), Pilar Fernandez Figares (Direttrice della Fondazione MalagaPort), Carmela Fedele (Comune di Napoli) e Matteo Ignaccolo (Università degli Studi di Catania), moderati da Arturo Capasso.

Il concetto di interazione porto-città, in Spagna, sembra aver raggiunto una propria maturità e una traduzione precisa e attenta in progetti di riqualificazione capaci di ricostruire il rapporto tra i due ambiti urbani. A testimonianza di ciò, il racconto di quanto realizzato nelle città di Barcellona e Malaga, che costituiscono vere e proprie best practices sotto questo punto di vista. La situazione appare del tutto diversa in Italia. Nelle città portuali italiane, negli ultimi anni sta maturando la consapevolezza delle opportunità offer-



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**

te dalla rigenerazione dei waterfront portuali dismessi o sottoutilizzati ma il sistema paese non sembra ancora pronto ad interventi che richiedono visione, ambizione e cooperazione. Si registra ancora una certa lontananza tra il cluster marittimo nazionale che nei porti vede essenzialmente una infrastruttura a servizio dello shipping e gli investitori finanziari che, dati alla mano, stanno acquisendo consapevolezza delle opportunità di sviluppo immobiliare delle strutture portuali come asset non solo trasportistico.

Il terzo e ultimo talk ha affrontato le sfide legate alla sostenibilità dei porti nel contesto dei cambiamenti climatici, tema cruciale per il Mediterraneo. Al talk hanno partecipato Salvatore Capasso (Direttore CNR DSU), Antonio Occhiuzzi (Università degli Studi di Napoli Parthenope), Maria José Andrade Marques (Universidad de Malaga) e Gaia Daldanise (CNR IRISS), moderati da Giorgio Budillon (Università degli Studi di Napoli Parthenope).

I porti, essendo infrastrutture vulnerabili al surriscaldamento globale, sono soggetti a fenomeni come l'innalzamento del livello del mare e l'aumento di eventi meteorologici estremi. Entrambi i Paesi stanno implementando misure di adattamento e mitigazione, ed in tale contesto, la collaborazione tra essi risulta essenziale, dal momento che le nazioni affrontano sfide comuni nella gestione delle coste e degli ecosistemi marittimi.

Per quanto concerne le politiche ambientali legate alla sfida della sostenibilità, si può osservare come l'attenzione alle tematiche ambientali nel settore portuale italiano sia cresciuta negli ultimi anni, ma sono ancora necessari maggiori sforzi per ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali.

In Italia, l'attenzione sembra concentrarsi quasi esclusivamente sull'elettrificazione delle banchine portuali, un intervento certamente importante, ma non sufficiente ad affrontare le sfide ambientali in maniera sistemica. Al contrario, la Spagna ha adottato negli anni politiche ambientali più ambiziose, promuovendo non solo l'uso di energie rinnovabili, ma anche la riduzione delle emissioni attraverso strategie innovative e integrate. Tra le pratiche già implementate nei porti spagnoli figurano interventi di digitalizzazione delle infrastrutture, come l'utilizzo di sensori intelligenti per il monitoraggio



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



dell'efficienza energetica e l'implementazione di avanzati Port Community System. Queste soluzioni rappresentano esempi virtuosi da cui l'Italia potrebbe trarre ispirazione per accelerare il proprio percorso verso una maggiore sostenibilità.

Il convegno ha segnato un significativo passo avanti nella cooperazione tra i due Paesi, con i partecipanti concordi sull'importanza di affrontare insieme le sfide globali poste dal cambiamento climatico, dalla crescita economica e dalla sostenibilità ambientale. È stata sottolineata la necessità di rafforzare il ruolo della ricerca scientifica e della collaborazione tra università, centri di ricerca e porti, come leve per promuovere soluzioni innovative e condivise.

Nel complesso, il dibattito ha evidenziato l'urgenza di attuare strategie comuni per una gestione integrata dei porti e delle città. Tali strategie devono incoraggiare la partecipazione attiva dei cittadini nella pianificazione degli spazi portuali, così come la cooperazione tra istituzioni di ricerca, imprese e governi, per costruire porti più sostenibili e resilienti.

Quali risultati sono emersi finora dal confronto?

Innanzitutto, un prezioso scambio di esperienze e best practices, con vantaggi reciproci per entrambe le nazioni. Inoltre, si è delineata l'idea di definire strategie condivise per rafforzare la competitività dei porti del Mediterraneo settentrionale. Questo è cruciale in un contesto reso ancora più complesso dall'ultima crisi del Canale di Suez e dalla crescente concorrenza dei porti low-cost della sponda africana. Infine, un'azione congiunta di Italia e Spagna potrebbe amplificare il loro peso nel determinare le politiche marittime a livello europeo, un ambito finora dominato dagli interessi dei più organizzati e potenti porti del Nord Europa. ■

** Arturo Capasso è Professore Ordinario di Corporate Governance nell'Università degli Studi del Sannio, Docente di Finanza Aziendale nell'Università Luiss G. Carli e Research Fellow dell'Università WSB Merito di Wroklav (Polonia). E' Presidente della Commissione di Studio sull'Economia del Mare dell'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Napoli.*

*** Massimo Clemente è Direttore dell'Istituto per le Tecnologie della Costruzione del CNR dove coordina progetti di ricerca politecnica sull'ambiente costruito. Direttore scientifico di RETE International Association for Collaboration between Ports and cities, già membro del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, completa le attività di ricerca con l'impegno in progetti di public engagement con particolare attenzione alle città di mare.*



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

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

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

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

La presenza dell'azienda all'interno di network di settore, quali **WCA**, testimonia la dedizione allo sviluppo di nuovi traffici in import ed export da/per qualsiasi parte del mondo.

La **RB** è registered agent member **BIMCO** ed è agente generale della **Pakistan National Shipping Corporation**.



TRADES

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

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



Roberto Bucci S.p.A.

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

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

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

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

Bucci Freight Services

2-4 Great Eastern Street, London - United Kingdom
Ph. +44 2027 392 2683 - geb@bucci.co.uk - paul.lewis@bucci.co.uk



TERMINAL FLAVIO GIOIA S.p.A.

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

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

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



33.000 mq circa sul molo Flavio Gioia
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



La sede della Banca Centrale Europea, a Francoforte, in Germania (Kiefer/Flickr)

ESPOSIZIONE DI ALTA QUALITÀ

Con l'arrivo del Basilea III plus in Europa diminuisce la pressione delle banche sul credito armatoriale. Per ogni 100 euro prestato se ne impegneranno 6,4 euro invece di 8. Un parametro "standard" che dovrà essere legislativamente confermato entro il 2032, dando alle banche europee l'opportunità di riprendersi una centralità internazionale parzialmente persa nell'ultimo decennio

di **Fabrizio Vettosi**

L'approvazione a maggio 2024 del Regolamento dell'Unione europea 1623/2024, il cosiddetto Basel III Plus, (o Basilea III Plus), revisiona l'accordo di Basilea in materia di Regolamentazione Prudenziale per lo shipping (Reg. 575/2013 – Capital Requirements Regulation). Contiene alcune integrazioni e correttive che dovrebbero beneficiare in materia consistente il settore del credito navale.

Infatti, dopo molti anni di interlocuzione proattiva di Confitarma e dell'European Community Shipowners' Association (ECSA), e attraverso una mutua collaborazione con l'Associazione Bancaria Italiana (ABI) e Confindustria, il nostro settore può essere classificato nella nuova categoria denominata "High Quality Exposures". Ma vediamo in cosa consiste tale beneficio.

Attualmente il credito navale può essere classificato dalle banche attraverso

i vari metodi ammessi dal suddetto regolamento. Una delle classificazioni più comuni è quella relativa al cosiddetto Project Finance nell'ambito dello Specialised Lending. Si tratta, ai sensi dell'art. 122bis (3) di quei finanziamenti connessi ad un sottostante asset (Navi, Aerei, Satelliti, Automotrici, Flotte, etc.) e con specifica destinazione. Tali finanziamenti sono soggetti ad un assorbimento di Patrimonio bancario pari al 100 per cento. In maniera elementare ciò significa che per ogni 100 euro prestati la banca deve impegnare l'8 per cento di capitale proprio, ovvero 8 euro.

In effetti, l'interlocuzione portata avanti sin dal 1999 da Confitarma ha sempre messo in evidenza il fatto che essendo il sottostante del finanziamento rappresentato dalla garanzia navale, questa ha di per sé caratteristiche molto protettive in quanto la nave è un bene molto liquido e di migliore e più facile negoziabilità di un immobile civile o commerciale. Finalmente, anche se parzialmente, l'attuale Regolamento che entrerà in vigore dal prossimo anno riconosce questo maggiore effetto mitigante derogando alla prescrizione prevista dall'art. 122bis (3); infatti :

Le nuove norme (art. 495 ter) prevedono che l'assorbimento patrimoniale si riduca all'80 per cento. Quindi alle banche saranno richiesti non più 8 euro di mezzi propri impegnati bensì 6,4 euro, pari all'80 per cento di 8 euro. Laddove, però, ricorrano le seguenti condizioni:

- adeguato rapporto esposizione valore;
- cauto profilo di rimborso dell'esposizione;
- durata residua commisurata delle attività al momento del pagamento integrale dell'esposizione o in alternativa ricorso a un fornitore di protezione con merito di credito elevato;
- basso rischio di finanziamento dell'esposizione da parte del debitore oppure tale rischio è attenuato adeguatamente da un valore residuo commisurato dell'attività o dal ricorso a un fornitore di protezione con merito di credito elevato;
- il debitore è soggetto a vincoli contrattuali in relazione alla sua attività e struttura di finanziamento;
- il debitore utilizza derivati solo ai fini di attenuazione del rischio;
- i rischi operativi rilevanti sono gestiti in maniera adeguata;

Si tratta di condizioni quasi standard che caratterizzano i finanziamenti navali e, pertanto, riteniamo che questa agevolazione consentirà di erogare maggior credito a migliori condizioni al settore navale. Occorre tuttavia segnalare che tale norma ha carattere transitorio fino al 2032 e che l'Autorità Bancaria Europea (EBA) dovrà elaborare una relazione al Trilogo entro il 2030. Sulla base di questa relazione Parlamento, Consiglio e Commissione elaboreranno eventuale provvedimento legislativo definitivo.

Ci sembra un ottimo risultato che ci si auspica possa contribuire a ridare centralità al ruolo delle banche Europee, la cui posizione competitiva nel credito navale è stata fortemente impattata dalla crisi che ha vissuto il settore nel periodo 2008-2019 che ha comportato, in particolare per il nostro Paese e la nostra bandiera, una forte riduzione del tonnellaggio anche a causa delle pressioni a carico delle banche imposte dalla Banca Centrale Europea (BCE), e che ha indotto le prime a cedere, a volte improvvidamente, le posizioni di credito verso le nostre imprese.

Solo per dare la misura del downsize del credito navale bancario in ambito bancario europeo, nella classifica delle prime 40 banche attive nello shipping mondiale la presenza europea raggiunge a malapena il 35 per cento, contro l'oltre 45 per cento delle banche asiatiche. Ma ciò che colpisce di più è la velocità con cui è accaduto questo ridimensionamento. Mentre infatti le banche europee nel 2010 pesavano per oltre l'80 per cento contro il 15 per cento di quelle asiatiche, oggi, in termini di valore, il peso delle banche europee si è ridotto a circa 150 miliardi di euro, rispetto ai 350 miliardi di quindici anni fa. ■

(Loren Javier/Flickr)



Ricomincio da 7

Concessioni e canoni demaniali, autonomia differenziata, semplificazione e digitalizzazione, infrastrutture e intermodalità, dragaggi, sostenibilità e concorrenza. Sono i sette interventi normativi che il cluster marittimo e logistico italiano chiede per riformare i porti italiani. Sette mosse per mantenere i porti italiani più competitivi liberalizzando maggiormente la gestione dei terminal portuali

a cura della **Redazione**

No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale ma una "rivisitazione normativa" tramite soprattutto degli adeguamenti, dei correttivi, degli emendamenti. È l'aria che tira in questi ultimi mesi di dibattito attorno alla modifica della legge 84/94, quella che regola i porti italiani. L'allineamento con l'Unione europea – che sia percepito come un diktat o meno – va fatto, a cominciare dal fatto che Bruxelles considera gli introiti delle autorità di sistema portuali (Adsp) come profitto da tassare. Poco importa se a tassare è lo Stato, lo stesso che regola l'istituto delle Adsp. In ogni caso, tanto il cluster marittimo e logistico italiano quanto, così pare, il governo Meloni ritengono che non sia necessaria una vera e propria riforma. Confetra, per esempio, la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, raccogliendo un lavoro sulla materia svolto insieme ad un folto gruppo di federazioni e associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti), ha pubblicato recentemente un ampio studio sulla riforma della governance portuale. Tra i temi su cui intervenire, da portare come istanze sul tavolo dei decisori politici, ne spiccano sette: concessioni e canoni demaniali, autonomia dif-

ferenziata, semplificazione e digitalizzazione, infrastrutture e intermodalità, dragaggi, sostenibilità e concorrenza. Sette interventi normativi per mantenere i porti italiani competitivi, o per renderli più competitivi, liberalizzando maggiormente la gestione dei terminal portuali. Andiamoli a vedere uno per uno, cercando però prima di tutto di contestualizzarli in uno scenario e in una governance portuale.

Lo scenario

L'analisi parte dalla crisi del Mar Rosso, che ha portato a una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide della portualità italiana

si fanno sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS (Emission Trading System, il mercato di scambio delle quote di carbonio) e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. «Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - afferma Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono fondamentali interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali».



(Contship Italia/Flickr)

Governance portuale

«Bisogna rafforzare la governance a livello centrale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui devono essere attribuiti maggiori poteri di indirizzo per l'attuazione delle questioni strategiche e di vigilanza per il controllo e il coordinamento dell'efficacia ed efficienza del sistema portuale», afferma De Ruvo. Per quanto riguarda le autorità di sistema portuale, secondo la confederazione è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. «È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di par-



alpha international SRL

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI AEREO-MARITTIME-TERRESTRI



Harmony
Relocation
Network
Proud
Member



IAMX
VALIDATED



lacma



ima
INTERNATIONAL
MOBILITY ALLIANCE



ATI
ASSOCIAZIONE IMPRESE
TRASLOCATORI ITALIANI

PIAZZA FRANCESE 3 - 80133 NAPOLI - TEL. +39 081 5513905
WWW.ALPHA-INTERNATIONAL.COM - INFO@ALPHA-INTERNATIONAL.COM

tenariato della Risorsa Mare. Tale organismo avrebbe bisogno di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo».

1. Concessioni e canoni demaniali

Secondo Confetra alcuni criteri previsti nel Regolamento concessioni e nelle relative Linee guida applicative, dovrebbero essere inclusi nell'articolo 18 della legge 84/94, elevandoli così a rango primario. In particolare: le modalità di rilascio e durata delle concessioni; i criteri di valutazione delle domande di rilascio; gli indicatori comuni per la determinazione della componente variabile del canone; infine, il monitoraggio delle concessioni. Sui canoni vanno rivisti gli attuali meccanismi di adeguamento, limitandoli al solo aggiornamento alla variazione dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (indice FOI).



2. Autonomia differenziata

La disciplina dell'autonomia differenziata, tra le 23 materie oggetto di possibile trasferimento di competenze alle Regioni include anche infrastrutture, porti e aeroporti. «Un cambiamento questo che desta forte preoccupazione», afferma De Ruvo, «il rischio di frammentazione del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione andrebbe evitato, anche per ragioni di parità di condizioni strutturali e concorrenziali di base, ma allo stesso tempo non deve penalizzare le capacità competitive dei territori». Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, «Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio».

3. Semplificazione e digitalizzazione

Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. «Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti», afferma De Ruvo. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta



dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

4. Infrastrutture e intermodalità

«C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere», afferma De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti, valichi alpini e collegamenti nei porti per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. «Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi. Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio».

5. Dragaggi

Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. «Da un lato - secondo Confetra - il dragaggio rappresenta un'attività di manutenzione ordinaria essenziale per garantire l'accessibilità del porto e delle sue aree marine. Dall'altro lato, che la responsabilità del dragaggio non deve essere allocata sul concessionario».

6. Sostenibilità

«I porti rappresentano dei rilevanti potenziali hub energetici. Per questo, sarebbe auspicabile promuovere la creazione di "comunità energetiche"».

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

WCA
WCA
RI, R
FAL

Ocean
Warehouse
Project
Land
Air

CARGOMAR
International Freight Forwarders

I NOSTRI SERVIZI

- Trasporti Marittimi
- Consegne Ritiri
- Logistica Magazzino
- Trasporti Aerei

CARGOMAR
International Freight Forwarders

**Lo Shipping ...
la nostra passione ...
al servizio del Vostro Business**

anche con la partecipazione degli operatori terminalistici e sostenere gli investimenti di adeguamento delle imprese», continua De Ruvo. «Un peso non irrilevante è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo».

7. Concorrenza

Emerge chiaramente come l'attuale regolazione economica del settore marittimo portuale non sia in grado di prevenire potenziali comportamenti anticoncorrenziali. Le uniche tutele esistenti si concentrano nel ruolo affidato all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM). «È necessario - conclude De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distortivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità». Infine, continua De Ruvo, «il regolatore economico della portualità dovrebbe fare più attenzione nel valutare i possibili effetti distortivi delle proprie determinazioni, come nel caso dell'estensione delle agevolazioni del registro navale internazionale alle attività accessorie svolte dalle imprese armatoriali. La valutazione economica della regolazione, nei porti come nell'intera filiera del trasporto e della logistica, dovrebbe rappresentare un passaggio obbligato dei processi legislativi e amministrativi, per massimizzarne l'efficienza ed evitare possibili effetti anticoncorrenziali». Secondo De Ruvo c'è bisogno di un cambio di approccio che invece di limitarsi a intervenire dopo, prevenga disincentivandoli, i comportamenti sleali. ■



ITALIAN PORTS ASSOCIATION
ASSOPORTI

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

Porti e competitività, Pessina: “Il nostro decalogo delle priorità”

Per il neo presidente di Federagenti il centro di tutto per l'Italia dei porti resta sempre il Mediterraneo. E in questo scenario gli agenti marittimi vogliono essere i mediatori di un cambiamento che parte dalla semplificazione

Gli agenti marittimi tornano a guardare con fiducia al Mare Nostrum. «La nostra recente assemblea di Federagenti [tenutasi a Roma il 25 ottobre scorso] lo ha affermato a chiare lettere, corroborata dal parere di grandi esperti di geopolitica: il Mediterraneo non sarà un mare chiuso, ma tornerà a occupare una posizione strategica determinante nei traffici mondiali e per l'Italia si delinea un ruolo essenziale». A sottolinearlo è Paolo Pessina, neo-presidente di Federagenti, la Federazione degli Agenti, Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi.

Ma proprio queste considerazioni generano un interrogativo pressante: «Come possiamo sfruttare questa opportunità? E come gli Agenti Marittimi, che per tradizione, storia e professione sono le sentinelle sui traffici marittimi mondiali, ma anche coloro che prima degli altri possono cogliere i cambiamenti e suggerire le strategie, possono e devono raddoppiare la loro attenzione e fare sentire nelle sedi istituzionali la loro voce? Forse, è questa la nostra idea, fissando un decalogo di priorità da affrontare e risolvere subito per sfruttare un'occasione storica e probabilmente irripetibile».

«Questo è il nostro compito – prosegue il presidente di Federagenti – renderci disponibili per un confronto costante con le Istituzioni nazionali e regionali, non abbassare mai la guardia e individuare con assoluta trasparenza le priorità per il sistema Paese dal punto di vista infrastrutturale, trasportistico, portuale e normativo».

«Siamo pronti a mettere a disposizione anche del Governo – afferma – il nostro know how per suggerire le misure da adottare, la loro tempistica e per stabilire per la prima volta nel nostro Paese una corretta analisi costi-benefici. Un caso recente? Quello del nuovo Codice Doganale che potrebbe essere pagato a prezzo carissimo dal sistema Paese e dai porti provocando un massiccio dirottamento di merci verso altri scali comunitari».

Secondo il presidente di Federagenti gli esempi sono molteplici e proprio per questo il primo compito che si dà la Federazione degli Agenti Marittimi è quello di stilare un elenco delle norme che provocano danni al Paese, delle inefficienze burocratiche, e delle priorità nel campo della realizzazione delle infrastrutture.

«Siamo chiamati – afferma ancora Pessina - a immaginare un Paese del tutto nuovo con una collocazione altrettanto nuova all'interno del Mediterraneo. Non ci possiamo permettere il lusso di essere banali e di subire usi e abitudini che sono ormai ampiamente superati».

«Non mi piace il termine sfida – conclude il presidente di Federagenti – perché, specie negli ultimi anni, è stato abusato con risultati pratici non certo soddisfacenti. Direi che dobbiamo prepararci, e Federagenti è pronta, a una grande alleanza per il cambiamento: troppo spesso pensiamo erroneamente che a livello istituzionale si conoscano i veri problemi o le inefficienze del sistema paese. Da oggi Federagenti ci sarà, candidandosi a diventare, anche in collaborazione con altre associazioni e federazioni, l'alleato privilegiato dei ministeri competenti e dei governi, nazionale, regionale e perché no, portuale».



Riforma doganale 2024 tra controlli e competitività



I recenti correttivi ai processi di controllo della merce hanno una serie di criticità, secondo il cluster. La riforma era doverosa ma avrebbe bisogno di diversi correttivi su reato di contrabbando, ravvedimento operoso e IVA all'importazione. Fedespediti ha raccolto tutte le istanze del comparto

di **Alessandro Pitto**, presidente di Fedespediti

La riforma doganale italiana, introdotta dal Decreto Legislativo 141/2024, è al centro dell'attenzione delle imprese e delle associazioni del settore logistico. Come Fedespediti, la Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, abbiamo evidenziato alcune criticità della nuova normativa che potrebbero avere ripercussioni sul commercio internazionale e sulla competitività del sistema logistico nazionale. Sebbene l'intento fosse quello di armonizzare la normativa italiana con il Codice Doganale dell'Unione Europea, l'attuale formulazione introduce disposizioni che richiedono ulteriori riflessioni per garantire l'equilibrio tra controllo e agevolazione degli scambi commerciali. Uno degli aspetti centrali della riforma è la ridefinizione del reato di contrabbando, che ora include i casi di "dichiarazione infedele" con man-

cati incassi di dazi e IVA superiori a 10.000 euro. Tale soglia, secondo Fedespedi, è particolarmente bassa e potrebbe essere raggiunta anche a seguito di errori formali. Ciò potrebbe comportare conseguenze significative per le imprese, come il rischio di contenziosi legali e sanzioni amministrative, incluso il sequestro di beni e mezzi di trasporto. Un altro punto di discussione riguarda l'IVA all'importazione, che viene considerata un diritto di confine al pari dei dazi doganali. Questa qualificazione, oltre a contribuire al superamento della soglia dei 10.000 euro, introduce maggiori responsabilità per i rappresentanti doganali indiretti, chiamati a rispondere del pagamento dell'IVA insieme agli importatori. Su questo punto, Fedespedi invita a un allineamento con la giurisprudenza europea, che distingue chiaramente l'IVA dai dazi. Fedespedi, in collaborazione con Confetra, ha presentato alcune proposte di emendamento al Governo e all'Agenzia delle Dogane per rendere la normativa più aderente alle esigenze del settore. Tra queste:

- Un aumento della soglia dei 10.000 euro per la configurazione del reato di contrabbando, al fine di evitare che errori di lieve entità comportino conseguenze sproporzionate.
- L'introduzione del ravvedimento operoso, che consenta alle imprese di correggere errori formali in buona fede, prevenendo sanzioni penali.
- La revisione della qualifica dell'IVA all'importazione, escludendola dai diritti di confine, in linea con la prassi più diffusa nell'Unione Europea.

Questi correttivi sono fondamentali dal nostro punto di vista per garantire una normativa che tuteli il commercio legittimo e il sistema economico italiano senza compromettere le necessarie attività di controllo.



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



Da sinistra, Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi; Dimitri Serafimoff, presidente del Customs & Taxation di Clecat; Domenico de Crescenzo, vicepresidente di Fedespedi

Ci tengo a sottolineare l'apertura assolutamente positiva dimostrata dalla Agenzia delle Dogane e dal Governo, che hanno avviato una riflessione sulle criticità sollevate. Come ha dichiarato il Viceministro alle Finanze, alcune modifiche sono già in fase di valutazione, con l'obiettivo di raggiungere una soluzione equilibrata che contemperi le esigenze di controllo con la tutela della competitività.

Con un giro d'affari di 30 miliardi di euro all'anno, il settore delle spedizioni internazionali è un pilastro dell'economia italiana e un elemento chiave per il commercio globale. Affrontare con attenzione queste questioni normative sarà essenziale per preservare il ruolo centrale dell'Italia nella logistica e negli scambi commerciali. ■



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



PSL

SHIPPING & LOGISTIC

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

OCEAN FREIGHT



*Ci prendiamo cura delle vostre spedizioni in import ed export.
I nostri servizi includono:
Partner in tutto il mondo - Full Hand container (FCL) e GROUPAGE (LCL)
Customs clearance*

AIR FREIGHT



*I nostri agenti gestiscono le vostre spedizioni da e per gli aeroporti
di tutto il mondo:
Partner in tutto il mondo - Drop shipments e groupage*

LOGISTIC



*I nostri servizi logistici garantiscono vantaggi per il tuo business:
Logistica nazionale e internazionale - Magazzinaggio
Consegna in tutto il mondo - Picking process - Magazzino doganale*

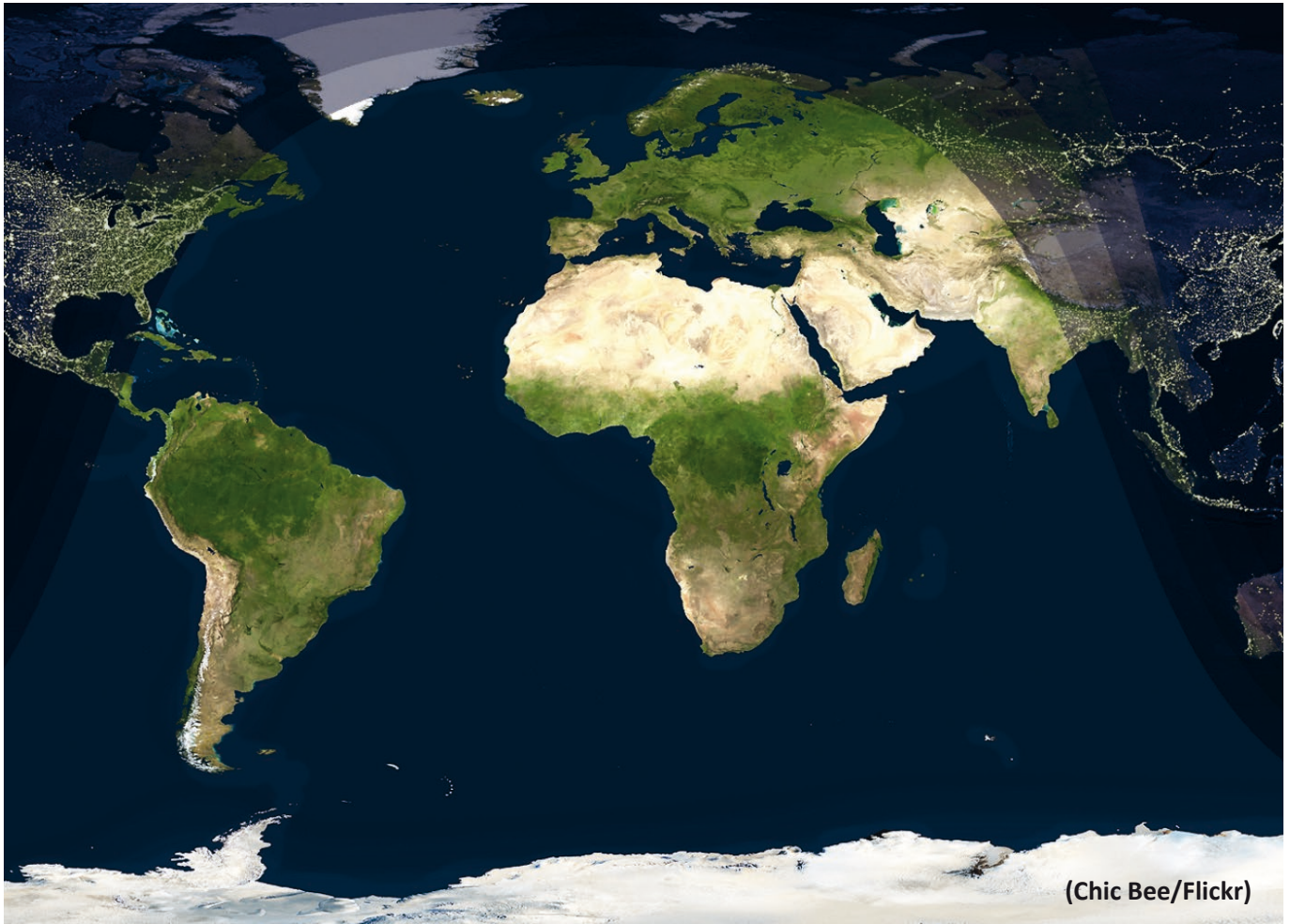
SHIPPING AGENCY



*Garantiamo servizi di agenzia marittima su tutti i porti nazionali
con sicurezza e tutela degli interessi del cliente:
Uffici diretti con propri agenti marittimi
Espletamento delle formalità doganali
Assistenza per imbarco e sbarco marittimi: trasferimenti, sistemazione in
hotel e autorizzazioni consolari - Cruise e yacht services*



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



(Chic Bee/Flickr)

A BRIDGE TO AFRICA

Il “Piano Mattei” del Propeller Club di Spezia e Carrara per rafforzare i rapporti commerciali con il continente africano, coinvolgendo soprattutto il cluster locale. Le potenzialità immense di un mercato marittimo fortemente orientato, per l’Italia, al Nord Africa

di **Gian Luca Agostinelli**,
presidente *The International Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara*

A Bridge To Africa è il progetto nato con l’obiettivo di promuovere e raccontare un sistema di sviluppo economico cooperativo tra Italia e Africa, una realtà che a La Spezia e Marina di Carrara esiste da decenni e che meritava di essere condivisa. L’iniziativa, ideata e realizzata da *The International Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara* insieme a *Clickutility Team*, è stata resa possibile grazie al coinvolgimento di un comitato pubblico-privato che include: Comune di La Spezia, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Contship Italia Group, Dario Perioli Group, Laghezza Spa, Scafi Società di Navigazione Spa e Tarros Group. Un sentito ringraziamento va a tutte queste organizzazioni per il supporto e l’entusiasmo dimostrato verso il progetto.

L'analisi che ne esce dai due giorni di lavoro è chiara: la crescita economica e infrastrutturale del Nordafrica rappresenta una delle più grandi opportunità per l'Italia nel contesto del Mediterraneo. Con oltre 12,7 miliardi di euro investiti nei sistemi portuali nordafricani negli ultimi dieci anni, l'intera area si sta affermando come un hub globale di logistica e produzione. Progetti come Tanger Med in Marocco e i porti di Damietta e Port Said in Egitto dimostrano l'efficacia di strategie integrate che coniugano infrastrutture moderne e aree economiche speciali, capaci di attrarre investimenti e generare traffico.

Questa espansione non riguarda solo la logistica, ma coinvolge settori cruciali come la produzione industriale e l'energia, puntando su innovazione e sostenibilità. La crisi del Mar Rosso, con la conseguente ridefinizione delle rotte globali, ha ulteriormente rafforzato la centralità dei porti nordafricani nel transhipment, dove si distinguono per competitività e capacità operative. Secondo i dati di Alessandro Panaro di SRM nel corso del convegno "A Bridge to Africa", Tanger Med si posiziona quarto nella classifica mondiale dei porti, come evidenziato dal rapporto della World Bank che ha analizzato 405 scali a livello globale.

Questo quadro pone le basi per un dialogo strategico tra Italia e Nordafrica, puntando su cooperazione, innovazione e sostenibilità. Durante l'evento, ospitato a La Spezia il 14 e 15 novembre, è emerso il ruolo chiave del sistema portuale italiano, con particolare riferimento alla capacità di dialogare con le controparti africane per costruire un futuro di crescita condivisa.

L'Italia e il Piano Mattei: un ponte tra i continenti

L'Italia, attraverso il Piano Mattei, mira a consolidare i rapporti economici con l'Africa adottando un approccio di partenariato e co-sviluppo. Questo include investimenti in settori strategici come le rinnovabili, la logistica marittima e l'elettrificazione. Un esempio concreto è il progetto SouthH2 Corridor, un idrogenodotto che collegherà il Nordafrica all'Italia, contribuendo alle politiche di decarbonizzazione europee.

Come ha sottolineato nel suo intervento Antonio Gozzi, in veste di Special Advisor con delega all'Autonomia Strategica Europea, Piano



Mattei e Competitività di Confindustria, il progetto del Governo rappresenta una straordinaria opportunità per le aziende italiane, consentendo loro di compiere un salto di qualità. Questo approccio si dovrà basare su una visione sistemica che coinvolge sia grandi aziende partecipate dallo Stato sia il tessuto delle PMI per favorire una crescita comune e condivisa.

Un esempio concreto di questa visione è rappresentato proprio dal "Modello La Spezia e Marina di Carrara", che si distingue per l'integrazione tra porti e aree produttive/logistiche speciali. Questo modello promuove una cooperazione basata sulla condivisione di know-how e best practice, ponendosi come guida per le aziende italiane interessate al mercato africano. Attraverso un dialogo storico tra le due sponde del Mediterraneo, La Spezia e Marina di Carrara stanno consolidando il proprio ruolo come snodi strategici per rafforzare i rapporti economici e culturali con il Nordafrica.



Il dinamismo del Nordafrica

Il Nordafrica non solo si distingue per l'efficienza delle sue infrastrutture portuali, ma anche per la capacità di attrarre investimenti internazionali. Le gigantesche aree economiche speciali dietro i porti sono il motore di questa crescita, ospitando realtà produttive di livello mondiale. Questi poli sono anche avvantaggiati dalla recente crisi del Mar Rosso, che ha portato a una redistribuzione delle rotte dei container, rafforzando il ruolo strategico dei porti nordafricani nel transhipment.

La Liguria come porta verso il Mediterraneo

Da A Bridge To Africa è emerso chiaro dalle parole del neo presidente Marco Bucci il ruolo della Liguria che, grazie alla sua posizione geografica e al suo ruolo storico nel commercio marittimo, si conferma il principale gate del Sud Europa per i rapporti con l'Africa. Come sottolineato durante la manifestazione, i cavi sottomarini che collegano l'Africa all'Europa attraverso la regione offrono un'infrastruttura digitale cruciale per il futuro. Parallelamente, i porti liguri sono pronti a sostenere il crescente flusso



DRES
S.R.L.
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI





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

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

Exclusive partner of **hellmann**
WORLDWIDE LOGISTICS

di merci, dati e persone tra i due continenti.

Conclusioni e prospettive

A Bridge to Africa si è concluso con un messaggio chiaro: **l'Italia deve cogliere le opportunità offerte dal Nordafrica integrando le proprie competenze e risorse in una visione comune.** La manifestazione ha confermato che una crescita condivisa è possibile solo attraverso la cooperazione strategica, il dialogo culturale e l'adozione di pratiche sostenibili.

Con iniziative come il Piano Mattei e progetti innovativi nel settore delle rinnovabili e della logistica, il futuro delle relazioni tra Italia e Nordafrica si prospetta ricco di potenzialità. La rivoluzione economica silenziosa in corso sull'altra sponda del Mediterraneo è un'opportunità che l'Italia non può permettersi di perdere. Enrico Mattei, presidente dell'ENI dal 1953 al 1962, influenzò molto la politica energetica dell'Italia. Alla base dei suoi piani industriali c'era il principio per cui i paesi africani e asiatici dotati di giacimenti petroliferi con cui ENI faceva affari dovessero a loro volta guadagnare da questa cooperazione. Una logica anticoloniale. ■



Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 33 miliardi l'anno e dando lavoro a circa 60.000 addetti. Fedespediti è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

a sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespediti aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespediti: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



A. N. T. E. P.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI



FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

FEDESPEDI aderisce a:



www.fedespediti.it  www.linkedin.com/company/fedespediti

Porti della Campania, il demanio inutilizzato



Sono decine gli edifici di valore storico-architettonico che potrebbero essere riqualificati. Una preziosa ricerca del CNR, insieme all'Istituto per le Tecnologie della Costruzione (ITC), ha permesso di censire il numero di edifici utilizzati e inutilizzati nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'obiettivo è valorizzarne il patrimonio storico-architettonico

di Massimo Clemente, Gaia Daldanise, Benedetta Ettore, Eleonora Giovane di Girasole*

Il progetto di ricerca "Valorizzazione nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia: patrimonio storico-architettonico, funzioni portuali e aree di interazione porto-città", deriva dall'accordo di collaborazione 2021-2022 tra l'Istituto di Ricerca sull'Innovazione e i Servizi per lo Sviluppo (IRISS) con la collaborazione dell'Istituto per le Tecnologie della Costruzione (ITC) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (AdSP). La ricerca vuole essere uno strumento utile alla conoscenza e alla valorizzazione del patrimonio architettonico delle aree dei porti campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, quale base conoscitiva per innescare nuove strategie di rigenerazione urbana e di valorizzazione immobiliare dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale.

Il progetto ha permesso di censire, classificare e sistematizzare all'interno di un database informativo tutti gli edifici di interesse storico-architettonico, le archeologie industriali e gli spazi urbani simbolici dei tre porti. La valutazione della consistenza e del potenziale trasformativo immobiliare e spaziale si è articolata attraverso quattro fasi: la prima di selezione e individuazione degli edifici e degli spazi significativi, la seconda di analisi dello stato di fatto,

la terza di sviluppo di ipotesi di interventi ammissibili e la quarta di definizione delle funzioni potenziali.

Nella prima fase, sono state individuate le categorie per l'analisi e i criteri di selezione degli edifici, che partono dagli studi sviluppati sul patrimonio storico-architettonico dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e dall'analisi del materiale grafico e documentale fornito dall'Ufficio Pianificazione e Programmazione e dall'Ufficio Demanio dell'AdSP, nonché del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) approvato dall'ente. Nella seconda fase, sono stati analizzati i numerosi edifici di interesse storico-architettonico e gli spazi-cerniera dei tre porti. Al termine dell'analisi sono stati selezionati, per la loro rilevanza e per la loro collocazione in aree cerniera, 40 edifici e spazi per il porto di Napoli, 9 edifici per il porto di Salerno e 10 edifici per il porto di Castellammare di Stabia.

Nella terza fase sono state ipotizzate le tipologie di interventi possibili a seconda dello stato di conservazione dell'edificio e i relativi costi parametrici con stima di massima del costo complessivo per ogni edificio o spazio.



Il molo Angioino del porto di Napoli (Arild Finne Nybo/Flickr)

Nella quarta fase – applicando approcci di rigenerazione urbana culturale e creativa già sperimentati in altri porti europei – gli edifici e gli spazi sono stati classificati in cinque gruppi, in relazione alle loro funzioni potenziali:

- **Porto e cultura marittima:** costruzione di attrazioni o landmarks; presenza di musei e gallerie d'arte, cinema, teatri. All'interno di questa dimensione è stata definita la funzione "Polo di arte, storia e archeologia.

- **Porto, innovazione e creatività:** sviluppo di attività o servizi innovativi nei campi di: arte, cultura e dello spettacolo; design e architettura; industria 4.0, start up, ricerca ed economia marittima. All'interno di questa dimensione le funzioni selezionate sono state: Imprese culturali e creative e Industria 4.0 e incubatore di start up.

- **Porto, educazione e capitale umano:** istituzione di corsi di laurea, master, workshop legati al fare impresa e all'economia marittima, training. Rientra in questa dimensione anche l'implementazione di misure, accordi e partenariati per una pianificazione condivisa porto-città. La funzione individuata è stata Università e Centri di ricerca in campo marittimo e dello shipping.

- **Porto, conoscenza e disseminazione:** riguarda la capacità del porto di far conoscere le proprie attività attraverso la realizzazione di Port City Centers, newsletter di aggiornamento sulle attività del porto, realizzazione di visite ed escursioni nel porto, ecc. A questo scopo la funzione selezionata è stata: Spazi/edifici di comunità per iniziative porto-città.

• **Porto in transizione:** segnala gli edifici e spazi che per tipologia e tecniche costruttive possono fornire un contributo alla transizione energetica attraverso retrofitting e/o produzione di energia pulita. la funzione selezionata è stata: Retrofitting, produzione di energia pulita e/o mitigazione delle isole di calore.

Focalizzando l'attenzione sui risultati ottenuti sul Porto storico di Napoli, a valle del processo di censimento e catalogazione è emerso che dei 40 edifici e spazi totali selezionati e censiti:

- il 50% ricade nella categoria "Edifici di interesse storico-architettonico";
- il 20% si configura come "Edificio cerniera porto-città";
- il 35% ha il carattere di "Archeologia industriale";
- il 17,5% rientra nella categoria "Landmarks urbani";
- il 17,5% degli spazi si configura come "Spazio cerniera porto-città";
- il 22,5% degli spazi si configura come "Spazio cerniera con il mare".

A far riflettere è la percentuale riguardante lo stato d'uso del patrimonio immobiliare del porto: il 33% degli edifici si presenta in stato di disuso o dismissione, nonostante l'importanza strategica e il valore che questi edifici e spazi potrebbero assumere per il territorio. Questo dato sottolinea l'urgenza di interventi mirati per il recupero e la valorizzazione di un patrimonio che, se opportunamente rigenerato, potrebbe costituire una leva fondamentale per lo sviluppo economico, sociale e culturale del porto di Napoli e per la buona riuscita di pratiche di re-integrazione tra porto e città. A tal proposito sono state ipotizzate le nuove funzioni per gli edifici e gli spazi del porto, definite come illustrato in Fig.1.

Porto e cultura marittima	Porto, innovazione e creatività	Porto, educazione e capitale umano	Porto, conoscenza e disseminazione	Porto in transizione
Polo di arte, storia e archeologia	Imprese culturali e creative	Industria 4.0 e incubatore	Università e centri di ricerca in campo marittimo	Spazi/edifici di comunità per iniziative porto-città
10	10	19	6	24
				Retrofitting, energia pulita e mitigazione isole di calore
				18

Fig.1 - Le nuove funzioni degli edifici e degli spazi del porto di Napoli (Elaborazione dati a cura di Gaia Daldanise)

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.decrescenzosrl.com - e-mail: operativo@decrescenzosrl.com
 doganalisti - consulenze - imbarchi - sbarchi - depositi - trasporti - campionamenti - controlli

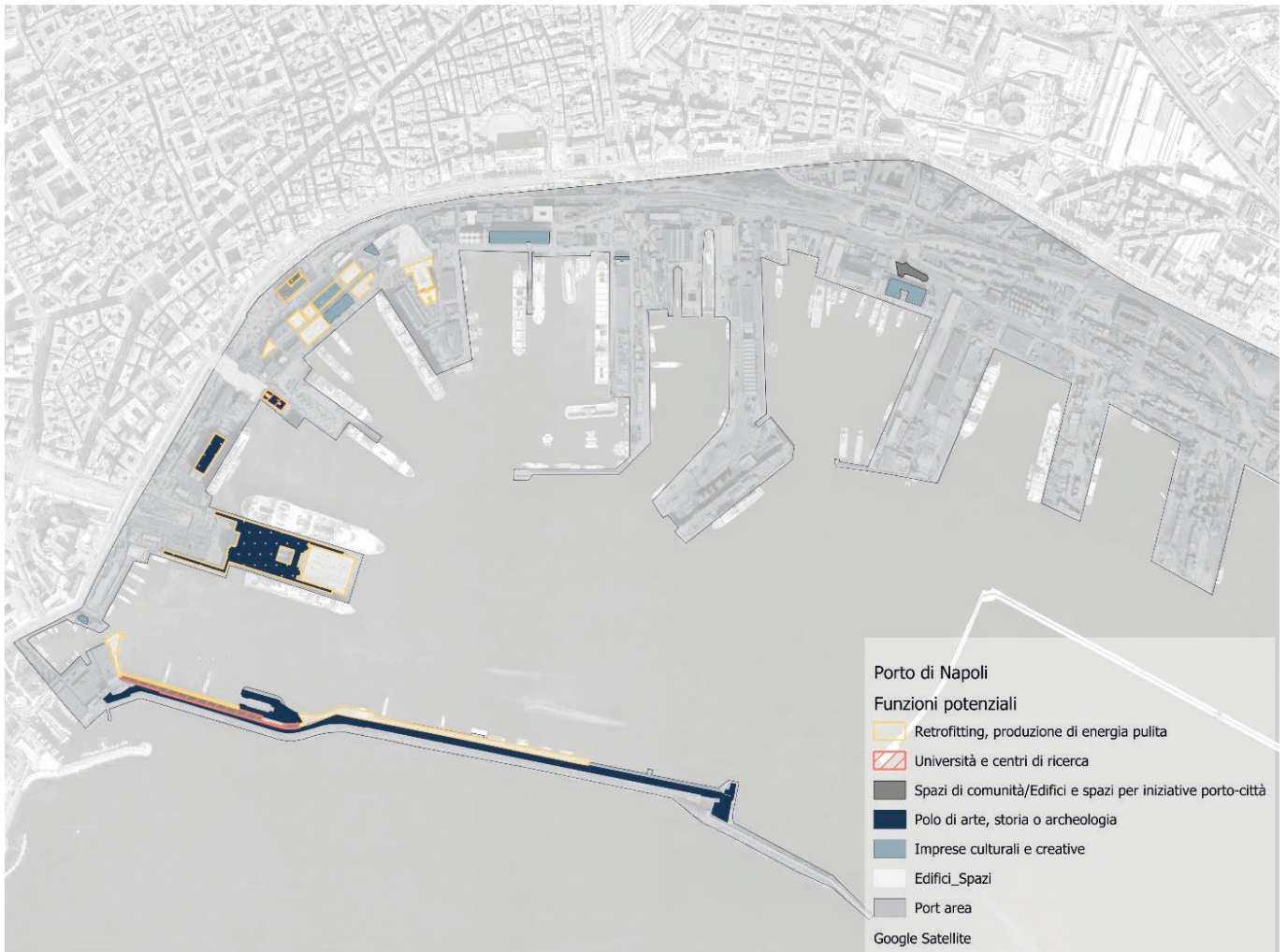


Fig.2 Il database in GIS del porto di Napoli

Il progetto “Valorizzazione nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia” segna un passo fondamentale verso una nuova visione del patrimonio portuale che dimostra come gli scali portuali possano evolvere da semplici infrastrutture logistiche a centri pulsanti di cultura, innovazione e sostenibilità.

Conclusioni

I risultati emersi dal censimento sottolineano una realtà chiara: il patrimonio storico-architettonico dei porti campani rappresenta una risorsa strategica troppo spesso sottovalutata. Il numero di edifici in stato di disuso o dismissione impone l'avvio di un'azione immediata e coordinata per evitare che questo patrimonio continui a essere un'occasione mancata.

L'auspicio è che i risultati presentati possano stimolare un dialogo costruttivo tra istituzioni, operatori economici e comunità locali, trasformando le aree portuali in motori di sviluppo economico, culturale e sociale.

La valorizzazione dei porti come poli multifunzionali è una sfida ambiziosa, ma necessaria: è qui, nei punti in cui terra e mare dialogano, che si gioca il futuro delle città costiere e delle loro comunità.

È tempo di agire, trasformando il potenziale in realtà concreta, per riconsegnare ai porti il loro ruolo di protagonisti nel panorama urbano e globale. ■

* *Gli autori sono dirigenti, ricercatori e assistenti del Centro Nazionale delle Ricerche (CNR)*

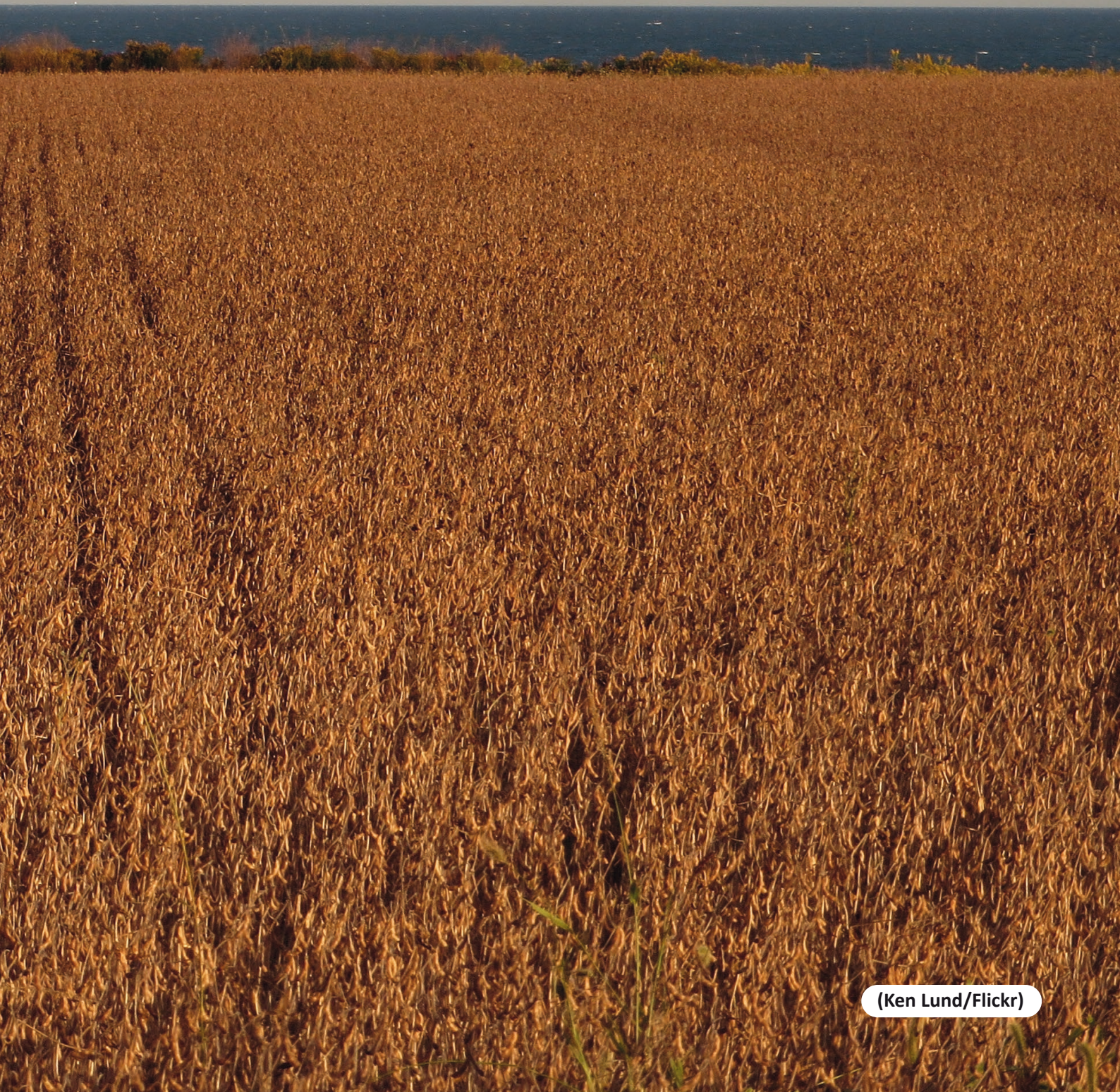
Carburanti e mer un sistema iperlo

L'Emission Trading System, il sistema di scambio delle quote di carbonio, rischia di penalizzare la competitività portuale europea, rendendo la decarbonizzazione una questione troppo legata al continente. Ma è fondamentale coordinarsi anche su quali siano i carburanti puliti più convenienti.

Il punto della Federazione del Mare

di Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare

mercato: ocale



(Ken Lund/Flickr)

La decarbonizzazione rappresenta una delle sfide più urgenti del nostro tempo, soprattutto nel settore marittimo, che svolge un ruolo cruciale nel commercio globale e nella gestione delle risorse. Con la crescente pressione normativa e sociale per ridurre le emissioni di gas serra (GHG), gli operatori del settore sono chiamati a trasformare radicalmente le proprie attività operative, adottando tecnologie innovative e modelli di business sostenibili. Anche se, secondo l'International Maritime Organization (IMO), il trasporto marittimo è responsabile di circa il 2,5/3 per cento delle missioni globali di anidride carbonica (CO₂), nonostante i progressi nelle tecnologie di efficienza energetica la crescita economica e l'aumento dei volumi trasportati via mare portano a prevedere, in assenza di interventi strutturali, un futuro con un maggiore impatto ambientale a causa delle emissioni derivanti prevalentemente dai combustibili fossili, come il bunker oil, utilizzati per alimentare le navi.

L'arrivo dell'Emission Trading System

Gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dall'IMO includono una riduzione del 50 per cento delle emissioni entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008. L'Unione europea spinge per azioni ancora più ambiziose, mirando a un settore marittimo completamente a zero emissioni nette. A partire da quest'anno, il 2024, il trasporto marittimo è stato incluso nel sistema di scambio delle quote di emissione dell'Unione europea (Emission Trading System-ETS): le navi con stazza lorda superiore a 5 mila tonnellate che operano nei porti europei sono soggette a obblighi di compensazione delle emissioni attraverso l'acquisto di permessi. L'ETS funziona secondo il principio del "cap and trade", viene fissato, cioè, un limite massimo alle emissioni complessive, mentre le aziende devono acquistare o ricevere quote di emissione per coprire le loro emissioni effettive.

Scopo di questa misura è incentivare ad adottare tecnologie a basse emissioni, rendendo economicamente meno conveniente l'utilizzo di carburanti fossili, favorendo investimenti in progetti sostenibili e tecnologie innovative e allineando il trasporto marittimo agli obiettivi climatici europei, in un contesto normativo che si estende già a settori come l'industria e l'energia.



(RecondOil/Flickr)

La criticità dell'ETS: troppo locale

Tuttavia, anche se il principio di responsabilizzazione degli operatori marittimi sui costi ambientali delle loro attività è apprezzabile, il meccanismo presenta criticità che rischiano di comprometterne l'efficacia e l'equità. Innanzitutto, non bisogna mai dimenticare che il settore marittimo opera su scala globale, con rotte che spesso attraversano giurisdizioni diverse. L'ETS, incentrato sullo spazio economico europeo, non tiene conto della natura internazionale del trasporto marittimo. Ciò significa che le emissioni prodotte al di fuori delle acque europee rimangono escluse dal sistema, creando una distorsione geografica. In più, le rotte delle navi potrebbero essere modificate per evitare i porti europei, trasferendo il problema delle emissioni altrove senza affrontarlo realmente.

L'ETS, inoltre, poi comporta un aumento dei costi per gli operatori marittimi, che devono acquistare quote di emissione o adottare tecnologie costose per ridurre le proprie emissioni. Questi costi, inevitabilmente, verranno trasferiti ai clienti finali. Nel contesto di un'economia globale già segnata da inflazione e crisi delle catene di approvvigionamento, il sistema rischia di aggravare il costo delle merci, penalizzando in particolare i Paesi in via di sviluppo che dipendono dal commercio marittimo.

Gli armatori di piccole dimensioni, che rappresentano una parte significativa del trasporto marittimo europeo, potrebbero essere particolarmente colpiti dall'ETS. A differenza dei grandi gruppi, i piccoli operatori hanno infatti risorse limitate per investire in tecnologie verdi o acquistare quote di emissione. Questo potrebbe portarli fuori mercato, favorendo una concentrazione del settore nelle mani di pochi attori dominanti.

Altro aspetto rilevante è che, pur penalizzando economicamente le emissioni di CO₂, l'ETS non offre incentivi diretti per l'adozione di soluzioni alter-



native come l'idrogeno, l'ammoniaca verde o l'elettrificazione dei porti. Infine, l'approccio regionale dell'ETS contrasta con la necessità di una strategia globale per la decarbonizzazione marittima. Detto tutto questo, però, l'IMO rimane sempre la sede più adatta per discutere di queste criticità, cercando insieme a tutti i paesi membri di sviluppare regole uniformi che evitino disparità e promuovano una competizione equa.



(USDA NRCS Texas)

L'ETS non basta, ci vuole la tecnologia giusta

È evidente quindi che oltre all'ETS, il settore marittimo deve identificare tecnologie e pratiche innovative per ridurre le emissioni e raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. A tal fine sarà necessario sviluppare tutte le soluzioni tecnologiche che sono in grado di dare un contributo concreto alla decarbonizzazione dei trasporti, evitando posizioni ideologiche che non tengono conto del reale contesto tecnologico e che possono generare contraccolpi economici e sociali persino precludendo il raggiungimento dell'obiettivo. L'industria marittima ha già investito molto nello



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

sviluppo di carburanti a bassa se non nulla impronta carbonica, ma se non si mettono in moto le adeguate economie di scala, non si riuscirà a soddisfare la domanda di quei settori cosiddetti hard-to-abate, come quello marittimo.

In questo contesto, la Federazione del Mare, che rappresenta il cluster marittimo italiano, svolge un ruolo importante nel supportare il settore nell'adozione di pratiche e tecnologie sostenibili, operando come punto di raccordo tra imprese, istituzioni e organizzazioni internazionali per promuovere una visione integrata della decarbonizzazione. Grazie alla modifica del suo Statuto sono stati costituiti Comitati tecnici dedicati ai temi di attualità, che esaminano e discutono delle principali tematiche del settore, in primis quella della transizione energetica e della decarbonizzazione, con l'obiettivo di poter contribuire ad individuare soluzioni concrete.

Il carburante definitivo non esiste

Non solo, tutte le associazioni aderenti alla Federazione del mare, e in particolare quelle più connesse al trasporto marittimo (Confitarma), alla produzione di carburanti (Unem e Assogasliquidi) e alla ricerca (Rina), stanno mettendo in campo tutte le loro risorse ed energie consci che non esiste un'unica alternativa ai combustibili fossili ma occorre lavorare tutti insieme a un mix energetico equilibrato, che includa rinnovabili, gas, biocarburanti, idrogeno e cattura della CO₂, nella convinzione che il trasporto marittimo rimane un settore "hard to abate", difficile da abbattere (le sue emissioni), ancora fortemente dipendente dai combustibili fossili, ma che rappresenta anche la modalità di trasporto a minor impatto di emissioni a fronte di più dell'80 per cento di merci movimentate a livello globale.

Stiamo vivendo un periodo molto complesso e di grande instabilità e ci aspettano anni di intenso lavoro durante i quali avremo la possibilità di proseguire il percorso iniziato e di rafforzare le strategie e le progettualità del mondo del mare al servizio del territorio. Allo stesso tempo, però, nel fronteggiare tutte queste sfide, assistiamo all'emergere di nuove opportunità industriali o economiche, in particolare nelle questioni marittime. La transizione verso un settore marittimo a emissioni zero richiede una collaborazione globale per affrontare sfide così importanti. Ma esistono anche strumenti e strategie per trasformare il trasporto marittimo in un pilastro della sostenibilità.

Solo attraverso una combinazione di politiche intelligenti, innovazione tecnologica e cooperazione tra pubblico e privato sarà possibile raggiungere gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione, contribuendo a un futuro in cui il mare, fonte di vita e ricchezza, continui a essere un alleato nella lotta al cambiamento climatico. ■



**Shipping
Agency
Ship
Broker**

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

Concessioni più libere

La modifica della Legge 118 del 2022 va ad aggiornare la politica delle concessioni nella nautica, rendendola più competitiva e andando a distinguere tra concessioni marittime e ricreative. Ma il settore è ancora orfano di una legge dedicata

(WordRidden/Flickr)

a cura della **Redazione**

Nella nautica da diporto è finita l'era delle concessioni automaticamente rinnovate, una stortura su cui il governo Meloni ha messo a settembre scorso una pezza andando a modificare la Legge 118 del 2022 con un decreto dedicato, il decreto cosiddetto "Infrazioni" (poi convertito in legge a novembre scorso) che riscrive la politica delle concessioni, oltre a regolamentare le procedure di gara. Festeggiano gli operatori, soddisfatti per un intervento legislativo che svecchia il settore, rendendolo più competitivo e meno corporativo. Più liberalizzato, in altri termini.

Assonat (Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici) propone alcune considerazioni sul decreto legge in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistiche - ricreative e sportive. L'associazione si concentra in particolare sulla rilevanza di tale provvedimento normativo per le strutture dedicate alla nautica da diporto. Andiamo a vedere tutti questi aspetti.

Tale decreto dispone, in particolare che la lettera a) dell'art. 3 comma 1, venga sostituita prevedendo che le sue disposizioni si riferiscano espressamente a "a) le concessioni demaniali marittime lacuali e fluviali per l'esercizio delle attività turistico-ricreative e sportive di cui all'art. 1, com-

ma 1 del D.L. 5.10.1993 n. 400 convertito con modificazioni dalla Legge del 4.12.1994 n. 494", nonché a quelle gestite dalle società e Associazioni sportive, con particolari requisiti.

Concessioni marittime e turistico-ricreative: arriva la distinzione

In primo luogo, Assonat evidenzia che la Legge n. 118/2022, con la quale sono state abrogate le disposizioni in materia di proroga automatica delle concessioni ed in particolare l'art. 1 commi 682 e 683 della legge 145/2018 e l'art. 182 comma 2 del D.L. n. 34/2020, convertito con modificazioni in legge 77/2020 e l'art. 100 comma 1, D.L. 104/2020 convertito con modificazioni in legge 126/2020, era già di per sé inadatta ad intervenire in materia di strutture dedicate alla nautica da diporto. Difatti, la portata delle disposizioni di cui alla Legge n. 118/2022 doveva ritenersi circoscritta in base a quanto previsto al capo II, art. 2, con il quale è stata conferita delega al Governo per la mappatura e trasparenza dei regimi concessori dei beni pubblici, generalizzandola a tutti i beni pubblici, compresi quelli ricadenti nel demanio marittimo, senza specificazione dell'ambito di applicazione. Con il successivo art. 3, comma 1, il legislatore aveva disposto che continuavano ad avere efficacia fino al 31 Dicembre 2023 le concessioni demaniali marittime di cui alla lettera a), ovvero: "quelle aventi ad oggetto attività turistico-ricreative e sportive, quelle gestite dalle società e associazioni sportive iscritte al Registro del CONI e quelle per la realizzazione e gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti di ormeggio"; in tal modo, distinguendo espressamente tra tali concessioni e quelle genericamente definite "Concessioni demaniali marittime".



Una legge dedicata per la nautica

Tuttavia, l'art. 4 della Legge 118/2022, rubricato "Delega al Governo in materia di affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive", non aveva incluso nel campo di applicazione di tale norma (con la quale il legislatore aveva delineato confini ed oggetto della delega del Governo), come avvenuto nell'articolo



AGENZIA GENOVESE srl

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

precedente, anche le concessioni aventi ad oggetto la realizzazione e la gestione di infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, delimitando il campo di applicazione di tale norma alle concessioni per finalità turistico-ricreative e sportive. A tale proposito, occorre rammentare che l'istituto della delegazione legislativa è disciplinato dall'art. 76 della Costituzione, che stabilisce che "l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo, se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti" e che, il successivo art. 77, I comma della Costituzione, dispone, inoltre, che "il Governo non può, senza delegazione delle Camere emanare decreti che abbiano valore di legge ordinaria". Pertanto, il Governo e il Parlamento sarebbero potuti intervenire in materia di concessioni demaniali aventi ad oggetto la realizzazione e la gestione delle infrastrutture dedicate alla Nautica da diporto, solo utilizzando altri strumenti legislativi, non potendo travalicare i limiti della suddetta legge delega. Ciò, evidentemente, è dovuto al fatto che la nautica da diporto richiede una normativa del tutto autonoma rispetto a quella prevista per le concessioni balneari, considerata la portata degli investimenti che impone la realizzazione di un porto e la conseguente necessità di una disciplina che tuteli il loro ammortamento sul piano finanziario ed una equa remunerazione, anche con riferimento alla realizzazione delle opere inamovibili di cui all'art. 49 del Codice della Navigazione e che il procedimento per il rilascio delle concessioni è espressamente disciplinato dal DPR 509/1997, la cui legittimità e coerenza e conformità rispetto ai principi comunitari, è stata più volte ribadita dalla giurisprudenza amministrativa.

Nessuna modifica ai bandi di gara

Secondo Assonat non è quindi necessario alcun intervento normativo in

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 mc.***

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

***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**

materia di bandi di gara e di evidenza pubblica per le strutture dedicate alla nautica da diporto, poiché il Consiglio di Stato ha più volte confermato la portata e l'efficacia del DPR 509/1997, ad esempio, da ultimo, con la recente sentenza n. 89/2019 con la quale è stato chiarito che "il DPR 2.12.1997 n. 509 ha successivamente dettato la disciplina del procedimento di successione dei beni del Demanio Marittimo per le strutture dedicate alla nautica da diporto, definendo agli artt. 3 e 4 il procedimento per il rilascio ..." precisando, altresì che "...nelle disposizioni sopra richiamate non si ravvisa alcuna ipotesi o possibilità di deroga al principio del confronto concorrenziale, ai fini del rilascio delle concessioni demaniali di cui trattasi" (nello stesso senso anche Consiglio di Stato sentenza n. 6488/2012). Come noto, il D.L. 5 ottobre 1993 n. 400, convertito nella L. n. 494, recante disposizioni per la determinazione dei canoni delle concessioni demaniali marittime, stabiliva poi all'art. 01 che "1. La concessione dei beni demaniali marittimi può essere rilasciata, oltre che per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, per l'esercizio delle seguenti attività: a) gestione di stabilimenti balneari; b) esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; c) noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; d) gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive; e) esercizi commerciali; f) servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione". La modifica apportata dal D.L. in questione è di estrema rilevanza, poiché la precedente formulazione della Legge n. 118/2022, sostituita così come indicato, faceva viceversa riferimento, al suo art. 3), anche a "quelle (concessioni) per la realizzazione e concessione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti di ormeggio"; mentre, il nuovo testo del D.L. non contiene



tale riferimento.

L'omessa menzione delle strutture dedicate alla nautica da diporto, appare, quindi, senza dubbio, escludere dall'ambito di applicazione di tale provvedimento normativo le concessioni relative a tali strutture, sia con riferimento alla proroga ed alla durata delle concessioni sino al 30.9.2027 (modifica introdotta dal D.L. all'art. 3, comma 1 della Legge 118/2022), sia alle nuove procedure di gara, così come disciplinate con il nuovo testo dell'art. 4. A conferma di tale interpretazione, basata sul tenore letterale del decreto, depongono anche le disposizioni in materia di canone e di indennizzi, che non fanno alcun riferimento, ad esempio, alle questioni relative alle opere di difficile rimozione ed ai valori tabellari previsti dalla normativa vigente, applicabili alle strutture dedicate alla nautica da diporto ed altre specifiche disposizioni in materia di portualità turistica.

Da ultimo - conclude la nota di Assonat -, occorre evidenziare che le disposizioni del D.L. sono coerenti con quanto previsto dal Piano del Mare approvato con Delibera n. 36 del CDM del 31.7.2023 previsto dal Decreto Legge n. 198 del 29.12.2022, documento di indirizzo elaborato dall'organo interministeriale CIPOM, nel quale è stato espressamente specificato che alle strutture portuali turistiche, compresi gli approdi e i punti d'ormeggio, non si applica la Direttiva Servizi 2006/123/CE, cosiddetta Bolkestein; di talchè, esse sono sottratte altresì alle procedure di gara ed in generale alla disciplina prevista per le concessioni con finalità turistico-ricreative.

La direttiva Bolkestein nasce per semplificare le procedure amministrative e soprattutto evitare le discriminazioni basate sulla nazionalità per coloro che si trasferiscono in un altro paese per lavoro. Crea infatti sportelli unici per i prestatori di servizi, procedure telematizzate, cercando di eliminare qualsiasi pregiudizio mascherato da ostacolo burocratico. ■

Connect with us on
LinkedIn



Sticco sped TM s.r.l.

Like us on
facebook

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

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)

NEI CAVILLI DELLE CONCESSIONI NAUTICHE

Le nuove disposizioni della Legge 118/2022 prevedono per la nautica concessioni espunte dai servizi, portando a una serie di conseguenze non così rivoluzionarie ma importanti



Confindustria Nautica ha seguito tutta la fase preparatoria del testo e i successivi lavori parlamentari del decreto cosiddetto "Infrazioni", convertito in legge a novembre scorso e che modifica la Legge 118 del 2022. Contiene tutta una serie di specificità per le strutture della nautica (si veda l'articolo di apertura, ndr) sul presupposto che l'utilizzazione dei beni portuali non rientra nell'ambito di applicazione della Direttiva 2014/23 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, poiché "non dovrebbero configurarsi come concessioni di servizi", come si legge nel decreto convertito.

Le concessioni per la realizzazione e la gestione di strutture, spiega Confindustria Nautica, vengono espunte dalle previsioni della medesima Legge. Allo stesso modo sono escluse le concessioni sotto il cappello della Legge 118/2022 quelle turistico-ricreative e quelle nautiche rilasciate con finalità di noleggio e locazione federazioni sportive e delle associazioni e società sportive dilettantistiche. Rimangono le concessioni per le unità da diporto e la loro durata è prorogata al 30 settembre 2027. I titolari di queste concessioni - in vigenza del titolo concessorio e ferma restando la corresponsione del canone - possono mantenere installati i manufatti amovibili fino all'espletamento delle nuove procedure di aggiudicazione, eventualmente anche nel periodo di sospensione stagionale dell'esercizio delle attività turistico-ricreative.

In caso di aggiudicazione di queste concessioni a favore di un nuovo soggetto, il concessionario uscente avrà diritto al riconoscimento di un indennizzo, a carico del concessionario subentrante, pari al valore degli investimenti effettuati e non ancora ammortizzati al termine della concessione, nonché a un'equa remunerazione sugli investimenti effettuati negli ultimi 5 anni, stabilita secondo i criteri previsti dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti e fissata da una perizia acquisita dall'ente concedente prima della pubblicazione del bando di gara.

Logistica, trasporto merci e spedizioni: rinnovato il Contratto collettivo nazionale

A nove mesi dalla sua scadenza e dopo quattro giorni di trattativa serrata, è stato rinnovato all'inizio dello scorso dicembre, nella notte, il CCNL logistica, trasporto merci e spedizione. Con riferimento al profilo economico, il rinnovo prevede un aumento medio di 260 euro per il personale viaggiante e di 230 euro per il restante personale e alcune novità che hanno aperto la strada a un nuovo sistema retributivo. Il rinnovo è intervenuto anche sul profilo normativo soprattutto in termini di flessibilità, bilanciando le esigenze organizzative delle aziende e quelle di equilibrio tra vita privata e professionale dei lavoratori.

Altro punto di valore del rinnovo è la durata del nuovo CCNL, che sarà in vigore fino al 31 dicembre 2027. Il segretario generale di Fedespediti, Stefano Brambilla, evidenzia: "L'accordo raggiunto è, come sempre, frutto di un negoziato e quindi di compromessi che hanno permesso di fare significativi passi avanti sugli obiettivi tradizionali perseguiti dalle componenti datoriali, soprattutto in termini di flessibilità necessaria a rafforzare la competitività delle aziende del nostro settore. Al contempo, l'accordo risponde alle esigenze di recupero del potere di acquisto da parte dei lavoratori".

"Si tratta di un risultato per noi equilibrato – aggiunge il presidente di Fedespediti Alessandro Pitto - a cui si è pervenuti grazie alla collaborazione attiva di tutte le parti al tavolo, all'unitarietà delle delegazioni datoriali e alla consapevolezza dell'importanza di ottenere un rinnovo contrattuale in grado di incidere sull'evoluzione del mercato del lavoro".

Fedespediti è tra le parti datoriali firmatarie, rappresentate dalla capo delegazione **Confetra**, il cui presidente, Carlo De Ruvo, spiega che alla fine "ha prevalso il buon senso, che ha permesso di realizzare un rinnovo soddisfacente per entrambe le parti, evitando uno sciopero che in questo periodo sarebbe stato dirompente, non solo per le nostre imprese ma per la stessa collettività. Il nostro è un grande contratto non solo per la platea a cui si applica – oltre 1 milione di addetti – ma anche per la rappresentatività delle organizzazioni che lo siglano, tanto da parte datoriale che da quella sindacale".

Per l'associazione confindustriale dell'autotrasporto **Anita** "il nuovo contratto coniuga il recupero salariale, necessario per contrastare l'erosione del potere d'acquisto, con una maggiore flessibilità normativa che permetterà alle aziende di affrontare le sfide operative. Tra le principali novità figurano: aggiornamento delle regole e condizioni sul lavoro; contrasto all'assenteismo; ammodernamento dei profili professionali; nuove norme per il lavoro agile, la disconnessione, la sicurezza sul lavoro e il contrasto alle discriminazioni di genere; gestione degli appalti e qualificazione della filiera; e la conferma della disciplina sull'orario di lavoro e la discontinuità per il personale viaggiante. Sul fronte economico, il rinnovo prevede aumenti salariali a regime di 230 euro per il personale non viaggiante (livello 3S) e di 260 euro per il personale viaggiante (livello 3B), con l'introduzione dell'Elemento Professionale d'Area (Epa), che valorizza le competenze del personale".

Le organizzazioni sindacali **Filt Cgil**, **Fit Cisl** e **Uiltrasporti**, ricordando "il rigetto di tutte le richieste di flessibilità avanzate dalle controparti" hanno rivendicato un accordo utile per i lavoratori, riepilogando i principali passi avanti compiuti: "Ammodernamento dei profili professionali e inserimento dei profili legati alla tecnologia e alle nuove figure professionali del settore; eliminazione del 6J a partire dal 31 dicembre 2025; Recuperata la contrattazione sulla discontinuità del personale autista; clausola sociale per i driver e riduzione a 42 ore dell'orario; incremento della trasferta minima contrattuale; aumento dei permessi per nascita, affidamento e adozione di figli e in caso di lutto; introduzione delle ferie solidali; regolamentazione dei danni con il primo danno senza oneri per i driver; qualificazione della filiera dei fornitori; incremento della normativa contrattuale sulla sicurezza e introduzione dell'rlss; introduzione delle tutele per le persone vittime di violenze di genere; aumento del comparto e delle coperture economiche per le malattie gravi; nella sezione cooperazione mensilizzazione degli istituti e introduzione delle coperture economiche contrattuali per malattia e infortuni".

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 4201811 - Fax 081 4201827
info@expressglobal.it

F. ANDOLFI S.r.l.

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

F.LLI TRIMARCO & CO Sas

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

FERNANDO MAROZZI & CO S.r.l.

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

F.LLI COSULICH S.p.A.

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

GAROLLA S.r.l.

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

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

MSC CROCIERE S.p.A.

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

MSC ITALIA S.p.A.

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

M. SORRENTINI S.p.A.

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

Piazza Municipio, 4 - 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. 010 6027500
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



AGENZIE 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

INTRAMAR S.r.l.

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

LANDI & NAVARRA S.r.l.

Via Ligea, 112 - 84121 Salerno
Tel. 089 254636

MARISPED S.r.l.

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

MICHELE AUTUORI S.r.l.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 230311 - Fax 089 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

SAIMARE S.p.A.

Via Ligea 112 - 84121 Salerno
Tel. 010 6027500
www.saimare.com
salerno@saimare.com

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

Via A. Sabatini, 7 - 84121 Salerno
Tel. 089 220215 - 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	59	Federazione del Mare	23	Miele	25
AdSP Mar Tirreno Centrale	III-IV	Fedespedi	51	Palumbo	VI
Alpha International	39	Genovese	63	Pegasus Maritime	26
Assarmatori	21	Grimaldi Group	VII-VIII	PSL	47
Assoporti	42	Gruppo Forges Davanzati	60	ReSeaWorld	13
Bucci	35	Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli	33	Sarda Bunkers	46
Cargomar	41	Gruppo Riunito Sbarco Cenere	64	Soc. Coop. Servizi Lampo	45
Cicatiello Group	49	Interporto Campano	2	Slc Studi Legali Consociati	10
D'Angiolo	20	Landi & Navarra	32	Sticco Sped	66
De Crescenzo	54	Larizza Consulting	19	Tarros Sud	15
Dres	50	Le Navi	V	Vesuviana Trasporti	30
Eligroup	II	Marinter Shipping Agency	61	Yang Ming Napoli	34
		Mazzamauro	29		



Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Genova Headoffice

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

Mediterranean Shipping Company Italia S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail ita-info@mscnavi.it

www.lenavigroup.it

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



IL FUTURO
è CO₂ Oggi



GRIMALDI GROUP



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it