



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXXIV - N. 99 - 19 Dicembre 2019



Tra i due litiganti

*Da un anno e mezzo Cina e Stati Uniti hanno ristretto i commerci con i dazi.
Non è una guerra commerciale, piuttosto un duro confronto politico.
Gli esportatori degli altri paesi ringraziano ma gli operatori ne chiedono la fine*



sirm

i t a l i a

THE **M**ARITIME **T**ECHNOLOGY **C**OMPANY



Broadband Solutions
(FBB&VSAT)

**GMDSS & Integrated
Bridge Systems**



**Navigation
Equipments**

IT Cloud Solutions
(FleetOnCloud)



Together on the **R**oute of
Technological and **D**igital **I**nnovation

sirmitalia.it



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

Tra i due litiganti

È stato l'anno dei dazi. La Cina e gli Stati Uniti hanno iniziato quella che si potrebbe sintetizzare come una "guerra commerciale" ma in realtà è più complessa di così. In primo luogo, non ci sono stati effetti tipici di una guerra, al contrario: finora di questo protezionismo economico ne hanno beneficiato tutti, Europa compresa. A partire da marzo 2018 ad oggi, i due Paesi più potenti del mondo hanno introdotto diverse misure per proteggere le loro proprietà intellettuali, l'uno in risposta alle restrizioni dell'altro. La conseguenza è stato un calo della produzione per Cina e Stati Uniti, più marcato in quest'ultimo, visto che il Dragone ha una quantità di risorse e manodopera tali da poter correggere le limitazioni alle esportazioni e alle importazioni in maniera molto più elastica.

Abbiamo chiesto agli operatori dello shipping e agli analisti quali sono stati gli effetti di queste politiche. Di fatto, le esportazioni di diversi paesi, in particolare europee e sudamericane, sono cresciute a seguito di un aumento della domanda proveniente proprio da Cina e Stati Uniti. Sono tutti d'accordo nel ritenere le scelte dei due Paesi dannose per tutti visto che ci troviamo in un mercato unico. C'è chi è più pessimista, aspettandosi effetti negativi anche per l'Italia nel 2020, chi è più ottimista e ci vede una partita tutta politica, più che economica, che prima o poi terminerà con un nuovo accordo commerciale tra i due Paesi.

Quest'anno abbiamo voluto soprattutto raccontare le eccellenze del nostro paese che fa del mare il suo naturale sbocco commerciale. Abbiamo raccontato la tribolata vita degli avvocati marittimisti, l'anniversario dell'Istituto Italiano di Navigazione, la nuova realtà terminalistica, lo spessore di aziende storiche come Fincantieri e Grimaldi, di terminalisti nuovi come F2i Holding Portuale, di associazioni come Confitarma e Alis, dei porti della Sicilia occidentale.

Infine abbiamo raccontato Castelvoturno, dove dal 2013 c'è IMAT, un centro di eccellenza nella formazione dei marittimi basato su una concezione proattiva della didattica, che punta a cambiare la coscienza di chi studia e si professionalizza, non solo ad assegnare certificati internazionali obbligatori.

PALUMBO GROUP

NAPLES • MESSINA • MALTA • MARSEILLE SHIPYARDS

- 5 Shipyards with 14 Dry Docks
- Good maritime strategic locations
- Up to VLCC DD Size
- Operating 24/7
- 47 years of maritime experience
- An Engineering Hub
- Over 2 Kms of repairing Berth
- Adequate draft and easy access from open seas
- Achieved Credibility on Safety and on honouring deadlines

Specialist in Ship Repair since 1967 in the heart of the Mediterranean



NAPLES

DOCK	DOCK DIMENSION	
	LENGTH	BREADTH
Dock 120	25	
Dock 75	14,75	

MESSINA

DOCK	DOCK DIMENSION	
	LENGTH	BREADTH
Dock 268	36(38)	
Slipways 185		

MALTA

DOCK	DOCK DIMENSION	
	LENGTH	BREADTH
Dock 4 262	40(44)	
Dock 5 216	27(31,40)	
Dock 6 362	62	
Dock 7 98	35	
Dock 8 40	12,5(18)	

MALTA

DOCK	DOCK DIMENSION	
	LENGTH	BREADTH
Dock 2 164,13	25	
Covered 143,77	18	
Dock 3		

MARSEILLE

DOCK	DOCK DIMENSION	
	LENGTH	BREADTH
Dock 3 100	16	
Dock 4 80	16,5	
Dock 5 125	16,5	
Dock 6 125	16	

INDICE

DAZI, NESSUN VINCITORE	8
L'EXPORT UE	10
SCAMPATO PERICOLO	



NEANCHE NOSTRADAMUS	16
ECONOMIA APPESANTITA	17
ECONOMIA DI STATO E DI MERCATO	19
CHINA PROSIT	



I PORTI DELLA SICILIA OCCIDENTALE	22
AVVOCATO MARITTIMISTA	



FINCANTIERI, SFIDA AMBIENTALE	26
IL FUTURO DI F2I HOLDING PORTUALE	30
SIRM ITALIA	32
ALIS E LA SOSTENIBILITÀ	34
HARD TO ABATE	38
ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE	40
GRIMALDI "GREEN"	42
GLI ESAMI NON FINISCONO MAI	46
I PORTI ITALIANI	



Anno LXXIV - N. 99 - 19 Dicembre 2019

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

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

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

2019

Un anno di notizie

Gennaio

- > Chengdu-Melzo, primo treno merci Cina-Italia
- > Genova, un miliardo per rinnovare il porto
- > Italia aggiorna Convenzione sul lavoro marittimo
- > Ferrovie: piano assunzioni per 3,850 persone
- > Roberto Barbieri ad Gesac (Capodichino)
- > Bruxelles conferma: i porti italiani devono pagare le tasse



Margrethe Vestager



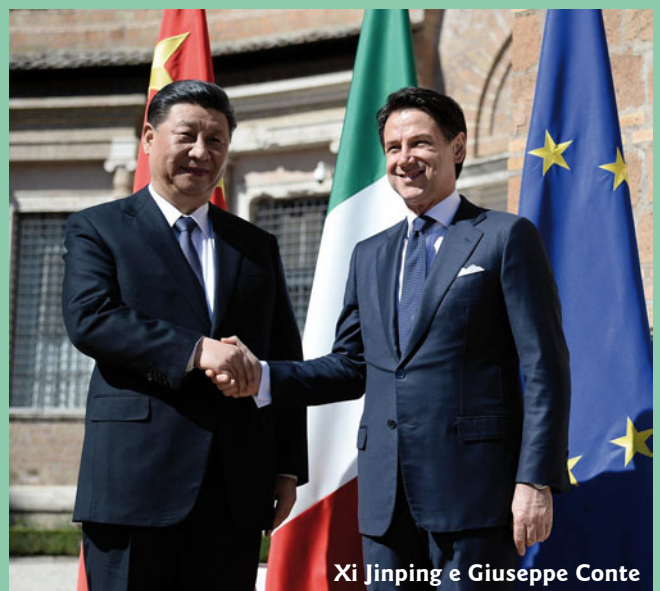
Il fumaio della prima cruiser a gas

Febbraio

- > Silvia Moretto nuovo presidente di Fedespediti
- > Costa Smeralda, via alla prima cruiser a gas
- > I container di Taranto passano a Yilport
- > Gioia Tauro, investimenti per 120 milioni
- > I mercati d'ortofrutta di Roma e Barcellona si alleano
- > Daniele Rossi è il nuovo presidente di Assoporti

Marzo

- > Trieste e Genova entrano nella *belt and road* cinese
- > Maersk cede la partecipazione nella Total
- > Cma Cgm acquisisce Ceva Logistics
- > Convenzione Tirrenia, Antitrust boccia rinnovo
- > Contship Italia dice addio a Gioia Tauro



Xi Jinping e Giuseppe Conte

Aprile

- > Hapag Lloyd lascia Cagliari
- > Code Kilo e Digital Container, i big data dei costruttori navali europei e degli armatori
- > Fincantieri, Eni e Terna produrranno energia dal mare
- > Le arance italiane arrivano in Cina



Maggio

- > IMO: armatori propongono slow streaming
- > Mario Mega presidente Authority dello Stretto
- > Rotterdam e Chengdu lanciano servizio verso gli Stati Uniti
- > Varata Trieste, la più grande nave militare italiana
- > Fs Italiane, 6 miliardi in digitalizzazione
- > Msc e Cma Cgm nella blockchain di Maersk ed IBM

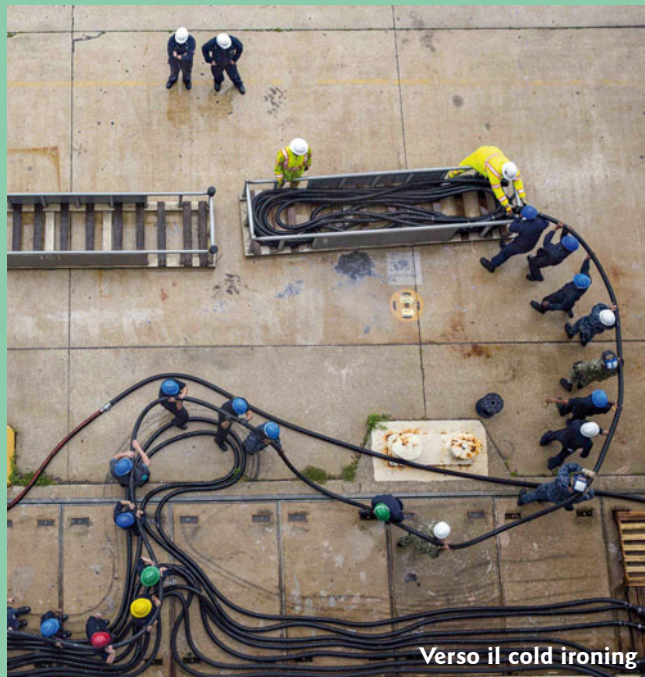
Giugno

- > Venezia, la questione grandi navi
- > Contship lascia Cagliari
- > Ferrovie, Italia e Ungheria lavorano a un nuovo corridoio
- > A Genova primo impalcò dell'ex Morandi



Luglio

- > Sei armatori nella blockchain di IBM
- > Fincantieri cerca 6 mila carpentieri e saldatori
- > Dal Cipe 74 milioni per i cantieri navali
- > Nasce la seconda Zes pugliese
- > Enel studia come elettrificare le banchine italiane



Agosto

- > Primo censimento dei marittimi
- > Shenzhen, 6 milioni di fatture blockchain in un anno
- > Ponte Morandi, governo stanziava 160 milioni per l'autotrasporto
- > WTO: "Rimane debole il commercio mondiale"
- > Msc Crociere sbarca in Groenlandia

Settembre

- > Paola De Micheli ministro dei Trasporti
- > Porto canale di Cagliari torna sul mercato
- > OCSE: recessione in arrivo
- > ITF: un trattato sulla tonnage tax
- > Crescita senza precedenti dei treni tra Cina ed Europa



Ottobre

- > Energia dalle onde, joint Fincantieri-Eni
- > Confetra: logistica in stagnazione nel primo semestre
- > Dall'Ue 124 milioni per la Napoli-Bari
- > Dragaggi bloccati, Venezia e Chioggia in sciopero
- > Malacca: le petroliere fanno il pieno di bunker senza zolfo



Un magazzino Amazon



Søren Toft

Novembre

- > Søren Toft amministratore delegato di Msc
- > Tasse ai porti italiani, Bruxelles apre indagini
- > Block Exemption Regulation, via libera Ue
- > Gioia Tauro rinnova parco gru
- > Continuità territoriale: Regione Sardegna propone anche gli aerei
- > Fincantieri aderisce al Global Compact ONU

Dicembre

- > Governo mette e toglie la tassa sui container
- > Gianluigi Aponte vola a Gioia Tauro
- > Roaming marittimo, Antitrust indaga
- > Dall'Accademia di Genova 93 nuovi ufficiali



Andrea Agostinelli e Gianluigi Aponte



Nessun vincitore

I DAZI SU DIVERSI PRODOTTI COMMERCIALI, CINESI E STATUNITENSIS, INTRODOTTI PRIMA DA TRUMP E POI DA XI, HANNO INFLUITO SUL COMMERCIO MONDIALE, MA MOLTO MENO DI QUANTO SI PENSASSE. PER ORA, A BENEFICIARE SONO STATE LE ESPORTAZIONI DI ALTRI PAESI

di **Paolo Bosso**

La guerra dei dazi tra Cina e Stati Uniti, avviata per primo da Donald Trump ad aprile del 2018, ha influito pesantemente sull'economia globale, però più dal punto di vista politico che, concretamente, in nefaste conseguenze economiche. Oggi è sempre più difficile pianificare esportazioni e importazioni, perché non sai cosa Xi o Trump, gli uomini più potenti della terra, faranno

nei prossimi mesi. Ma i dazi hanno colpito o no l'economia mondiale? Sì, riorganizzandola più che affossandola (non che se la passi bene, comunque) e colpendo, per ora, solo i diretti interessati. Uno degli studi più recenti e autorevoli sull'argomento, pubblicato a novembre dall'UNCTAD - la Conferenza delle Nazioni unite sul commercio e lo sviluppo - sottolinea come i dazi stiano danneggiando principalmente Cina e Stati Uniti, e quest'ultima

in misura maggiore. Da aprile 2018 a giugno di quest'anno si è assistito a un forte calo del commercio tra i due Paesi, i prezzi al consumo sono cresciuti e di conseguenza sono aumentate le importazioni provenienti da altri Stati. Analizzando le statistiche commerciali più recenti, lo studio UNCTAD rileva che a pagare il prezzo più alto sono stati sia i consumatori che i produttori degli Stati Uniti, dovendo pagare tariffe e componenti a costi più elevati. La



**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

Cina, invece, è riuscita ad assorbire maggiormente l'urto dei dazi Usa abbassando le tariffe delle esportazioni.

Anche se lo studio non si è potuto occupare dell'impatto dei dazi cinesi sulle importazioni statunitensi in Cina, l'UNCTAD stima che le conseguenze dovrebbero essere analoghe: prezzi più alti per i consumatori cinesi, perdite per gli esportatori statunitensi, guadagni commerciali da parte di altri paesi.

Chi perde

Nella prima metà del 2019 i dazi statunitensi hanno causato un crollo del 25 per cento delle importazioni USA di prodotti cinesi, pari a 35 miliardi di dollari, il che al rovescio, osserva l'UNCTAD, mostra la competitività della Cina: nonostante i suoi dazi, ha mantenuto il 75 per cento delle esportazioni statunitensi. Di questi 35 miliardi, 21 miliardi (il 63%) sono stati deviati verso altri

paesi, mentre i restanti 14 miliardi sono andati persi o in parte recuperati dai produttori statunitensi.

Chi guadagna

Dall'altro lato, nella prima metà di quest'anno i dazi statunitensi hanno spinto le esportazioni dell'Unione europea in Usa incrementandole di



Un momento della 74^ assemblea Onu, settembre 2019

2,7 miliardi di dollari, principalmente di macchinari. La provincia di Taiwan ha visto crescere l'export Usa di 4,2 miliardi; il Messico di 3,5 miliardi (agroalimentare), Il Vietnam di 2,6 miliardi (telecomunicazioni); Corea del Sud, Canada e India tra i

900 milioni e gli 1,5 miliardi di dollari. Ne hanno beneficiato in misura minore altri paesi del sud est asiatico e in misura minima il mercato africano.

In generale, apparecchiature per gli uffici e strumenti di comunicazione sono stati i prodotti più colpiti, calati complessivamente del 55 per cento nelle importazioni cinesi verso gli USA, per un valore di 15 miliardi. A questi beni seguono prodotti chimici, mobili e macchinari elettrici.

«Questi risultati sono un avvertimento globale. Una guerra commerciale non danneggia semplicemente i due contendenti ma compromette la stabilità e la crescita dell'economia mondiale», commenta Pamela Coke Hamilton, direttore *trade and commodities* dell'UNCTAD, che spera in un «possibile accordo commerciale tra Stati Uniti e Cina che possa ridurre le tensioni».

PASSION TO PERFORM

**Worldwide Bunker Trader.
Best in Class for Italian Ports.**





HQ: Via Cesare Federici, 2 - 00147 Rome, Italy
 HO: Via Com.te G. B. Della Gatta, 3 - 80059 Torre del Greco, Naples - Italy
Phone: + 39 (0)81 8823964 | **Email:** reseaworld@reseaworld.com

Gli analisti: l'export Ue ringrazia ma il Pil italiano non è messo bene



di Alessandro Panaro e Salvio Capasso*

Le tensioni sulle politiche commerciali - dovute al persistere di fattori negativi quali i conflitti tariffari, la Brexit, le turbolenze geopolitiche, la decelerazione delle maggiori economie asiatiche e la contrazione dell'industria manifatturiera in Germania - stanno frenando gli scambi mondiali di merci. Sono scenari delineati da diverse analisi del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa-San Paolo. Nei primi otto mesi del 2019 si è registrata una variazione tendenziale negativa dei volumi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, pari a un calo dello 0,4% (Fonte: Istat). Ad essere penalizzate maggiormente sono le economie con ampia base manifatturiera e più integrate nelle catene globali del valore.

Rispetto allo scenario internazionale, le vendite all'estero dei prodotti italiani hanno continuato, nel complesso, a essere positive, non risentendo ancora in modo evidente delle tensioni commerciali internazionali in atto, almeno nei primi otto mesi dell'anno. Infatti, in tale periodo, le **esportazioni italiane** sono aumentate del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2018, mostrando una maggiore vivacità dei

flussi diretti verso i mercati extra europei (+3,4%) e in particolare verso la Svizzera (+15,4%), gli Stati Uniti (+8,3%) e il Giappone (+17,9%). Calano invece le vendite dirette verso la Cina di circa l'1%.

Ma occorre tener presente che l'inasprimento delle condizioni commerciali si è accentuato negli ultimi mesi, specialmente per la cosiddetta *Trade War* (guerra dei dazi) Usa-Cina, quindi, nel complesso, non è detto che l'Italia ne sia stata risparmiata.

Nel corso dell'estate c'è stato infatti un inasprimento delle tensioni commerciali, con un nuovo round di aumenti dei dazi e un'interruzione dei negoziati con la Cina. I dazi USA hanno continuato ad aumentare in termini sia di beni colpiti sia di livelli, mentre le misure cinesi, che sono state più contenute negli ultimi mesi, iniziano a cambiare marcia. Per fine anno, la previsione è che i dazi imposti dalla Cina sui beni USA siano pari a 25,9% (da 8% di inizio 2018) e quelli imposti dagli USA sulle importazioni cinesi siano in rialzo a 24% (da 3% di inizio 2018), e colpiscano ora il 96,8% dei prodotti importati dalla Cina.

Ma le misure restrittive da parte de-

gli USA potranno estendersi anche all'UE e quindi all'Italia. La *World Trade Organization* (WTO) ha riconosciuto le proteste del governo statunitense secondo cui l'Unione europea ha fornito aiuti di stato al consorzio europeo che produce la linea Airbus. In questo modo, gli Stati Uniti sono autorizzati a imporre dazi fino a 7,5 miliardi di dollari che possono colpire una serie di prodotti in arrivo dalla UE, dalla manifattura all'alimentare. L'ammontare delle tariffe sarà diverso: si valuta un 10 per cento sui grandi aerei commerciali e un 25 per cento su prodotti agricoli e industriali. Il provvedimento colpirà anche l'Italia visto che nell'elenco figurano prodotti tipicamente nostrani con un impatto che dovrebbe aggirarsi - nel primo periodo di applicazione - non oltre il 10 per cento dei 7,5 miliardi di dollari, con la possibilità di un aggravio maggiore in caso di inasprimento delle tensioni commerciali.

Sono le **incognite** ancora gravanti sullo scenario internazionale a rappresentare il maggiore rischio sullo scenario economico italiano nei prossimi mesi, il cui Pil si stima sia in crescita dello 0,2% nel 2019 e dello

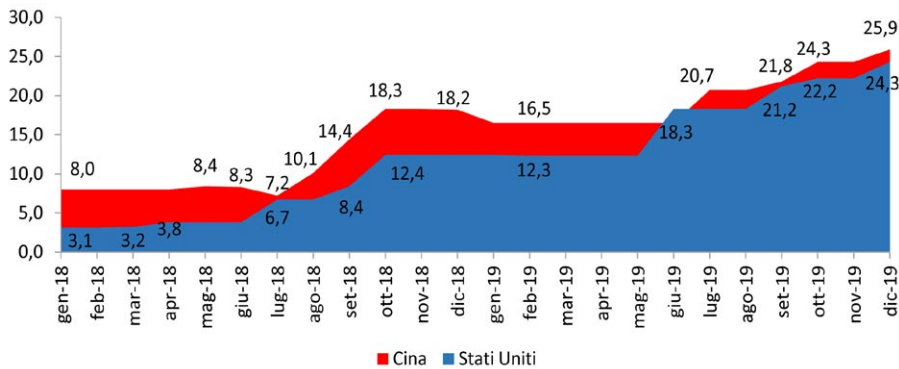


Larizza Consulting Coverholder at **LLOYD'S**
Insurance Broker

La soluzione del problema assicurativo



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



Trend dei dazi medi sulle importazioni USA-Cina (%). Fonte: Peterson Institute for International Economics

0,4% nel 2020.

Volendo simulare due possibili scenari nel modello *Oxford Economics Forecasting*, il primo prevede che le misure restrittive restino confinate al fronte USA-Cina, con l'estensione dei dazi punitivi a tutto l'import americano da Pechino, seguita da analogo ritorsione da parte del gigante asiatico. Il secondo scenario prevede invece che la guerra commerciale si allarghi all'Unione europea, con dazi punitivi del 25 per cento su auto e componentistica a partire dal primo trimestre 2020 (i dazi sulle auto colpirebbero, oltre ai Paesi UE, anche Giappone e Corea, ma non Canada e Messico). La rapresaglia sarebbe della stessa entità. Il risultato è che l'impatto del primo scenario sulla crescita del PIL italiano è relativamente modesto (inferiore al decimo di punto percentuale per tutto il triennio), mentre l'effetto negativo del secondo scenario è più tangibile, pari a due decimi di punto in media nel biennio 2020-21. Le simulazioni non

prevedono una risposta anti-ciclica da parte della politica fiscale o monetaria, in presenza della quale gli effetti negativi sarebbero evidentemente minori.

Il **trasporto marittimo**, secondo gli ultimi dati, non sta ancora risentendo di impatti particolari, sempre in crescita il dato sui container ma rivisto comunque al ribasso, anche se il fenomeno va inquadrato più con un'ottica di medio-lungo termine in gioco rotte strategiche e porti da scalare non facilmente ri-definibili nell'immediato. Le previsioni Unctad lasciano pensare che il container sarà ancora il segmento che nel quinquennio 2019-2024 registrerà la crescita maggiore: +4,5 per cento rispetto al 3,4 per cento medio del trasporto marittimo complessivo. Il 2019 sta registrando una crescita più lenta con un +3,2 per cento, ma altri analisti come Drewry stimano un più moderato 2,6 per cento. Si tratta comunque di una crescita importante perché corrisponde a oltre

20 milioni di TEU aggiuntivi a livello globale. La crescita degli scambi in container si è rafforzata su tutte le principali rotte commerciali Est-Ovest, ovvero l'Asia-Europa (che interessa di sicuro la Cina), la Trans-Pacifica e la Transatlantica (che interessano sia Cina che USA). Complessivamente, la transpacifica è rimasta la più trafficata, con volumi totali che raggiungono 28,2 milioni di TEU, seguiti da 24,4 milioni di TEU sulla rotta Asia-Europa e 8 milioni di TEU sulla rotta transatlantica.

I volumi sulla **rotta transpacifica** sono aumentati del 5,4 per cento, quelli sulla rotta transatlantica (in direzione est e ovest) sono aumentati del 6,4 per cento, mentre i flussi sulla rotta Asia-Europa in entrambe le direzioni, del 3,6 per cento. Non si intravedono, almeno per ora, effetti devastanti sul ramo container. La probabilità dell'avverarsi di tali scenari rimane ovviamente legato allo sviluppo del dialogo (spesso in modo non evidente pubblicamente) che continua tra le due parti in gioco (Usa e Cina). Le ultime notizie fanno infatti intravedere un leggero rasserenamento dei rapporti ed una possibile via per un accordo tra Cina e Stati Uniti per la riduzione "graduale" dei dazi che hanno imposto l'uno all'altro simultaneamente. L'impatto sull'economie nazionali ed in particolare sull'Italia e sulle rotte dipenderà molto dall'esito reale di questi nuovi accordi.

**analisti del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa-San Paolo.*



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



dal 1935...



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

Scampato pericolo



LE ANALISI CONFERMANO CHE A RISENTIRE DEI DAZI TRA CINA E STATI UNITI SONO STATE LE ESPORTAZIONI AMERICANE, COLPENDO I FARMERS STATUNITENSI E IL COMMERCIO TRANSPACIFICO, QUEST'ULTIMO IN MISURA MINORE. IL MATCH TRA LE DUE SUPERPOTENZE SI È DIMOSTRATO PIÙ POLITICO CHE ECONOMICO

Una fattoria in Ohio (Christine Ruddy/Shutterstock)

di Fabrizio Vettosi*



Come spesso accade, l'analisi geopolitica e il trade internazionale di merci costituiscono un loop in cui è difficile distinguere causa ed effetto. Non a caso, mentre attendevamo l'introduzione del "quinto round" dei provvedimenti da parte del governo Usa in materia di dazi - che già hanno colpito in maniera più o meno esacerbata il controvalore di oltre 300 miliardi di

dollari di beni - ecco il colpo di scena annunciato relativamente ad un potenziale deal direttamente negoziato dai leader Xi Jinping e Donald Trump e che potrebbe attenuare le tensioni commerciali tra i due Paesi nel corso dell'anno prossimo.

Ma quali sono state le effettive conseguenze sul *seaborne trade*? La prima cosa da considerare è che l'attuale trend dei noli potrà essere influenzato dalla guerra dei dazi. Infatti, dopo un'apparente timore di dirompenti impatti che avevano influenzato anche i pensieri dello scrivente, alla fine, sulla scorta di analisi

più profonde, possiamo affermare che l'impatto è stato pressoché marginale. Secondo i colleghi analisti di Clarkson SIN, tale impatto dovrebbe attestarsi in un risibile 0,3 per cento del trade mondiale che corretto per il tonmile raggiungerebbe poco più dello 0,5 per cento. Ma cerchiamo di analizzare il *pattern*.

Il totale delle merci impattate dai provvedimenti (inclusi i recenti in fase di applicazione) supera poco più i 200 milioni di tonnellate e si sostanziano prevalentemente in quattro categorie:

1. prodotti cerealicoli (soia, grano,



M. Sorrentini S.p.A.

AGENZIA MARITTIMA - NOLEGGI

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli

Tel: +39 081 5510646 - Fax: +39 081 5802286

E-mail: info@msorrentinispa.it

www.msorrentinispa.it

prevalentemente in esportazione dagli Usa): 40 milioni di tonnellate;

2. Prodotti siderurgici (prevalentemente esportazione verso gli Usa): 3 milioni di tonnellate;

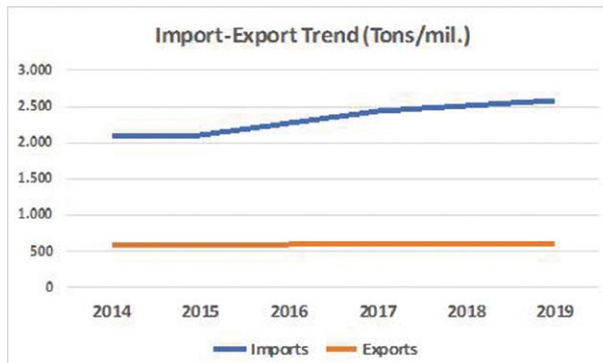
3. Idrocarburi (prevalentemente crude oil/LPG/LNG dagli Usa): 6 milioni di tonnellate;

4. Prodotti containerizzati (prevalentemente esportazione verso gli Usa): 90 milioni di tonnellate.

Da questi dati possiamo trarre due considerazioni, una sul valore di questi beni e un'altra sull'impatto che hanno avuto sui noli. Per quanto riguarda il primo punto, non lasciamoci ingannare dalle quantità. Gran parte delle 90 milioni di tonnellate che hanno ad oggetto il trade di prodotti containerizzati ha un valore unitario per unità pagante ben più elevato di altri prodotti, come quelli cerealicoli. Se analizziamo, infatti, il seaborne trade globale cinese ci rendiamo conto che, paradossalmente,

in quantità, l'Import supera di gran lunga l'export:

Lo stesso non può dirsi se tale analisi viene riferita al controvalore per il quale - riferito al 2017 - l'export supera l'Import di circa 500 miliardi di dollari, il cui sbilancio con riferimento ai soli Usa si attesta in circa 300 miliardi. Conviene pertanto prendere



atto che, al di là del fenomeno di *de-shoring* industriale del primo decennio del nuovo millennio, il mondo dipende in gran parte da prodotti ad alto valore aggiunto prodotti in Cina.

La seconda riflessione, forse quella

che a noi analisti di shipping maggiormente interessa, è: la guerra commerciale in atto ha avuto o non ha avuto un'influenza sul mercato dei noli? La nostra risposta è no.

Volendo quantificare in tonnellate l'interscambio tra Usa e Cina, questo si attesta in circa 170 milioni di tonnellate ante-dazi, numero che si è andato riducendo di circa 40 milioni di tonnellate, di cui in gran parte caratterizzati da export di cereali (oltre 20 mln/tons) e la residua parte tra prodotti vari e, soprattutto, container in export dagli Usa (circa 2 mln/teus).

In pratica, mentre a livello globale la *trade* non ne ha risentito - in quanto l'export di cereali dagli Usa è stato supplito da analoghe quantità importate dall'America Latina (principalmente Brasile) - al tempo stesso il trade di container in import Usa è stato sostituito con prodotti analoghi importati da Vietnam, Cambogia, Filippine, etc. L'unico vero impatto che c'è stato è

TARROS CERTIFIED CONTAINER

Tarros Quality Survey

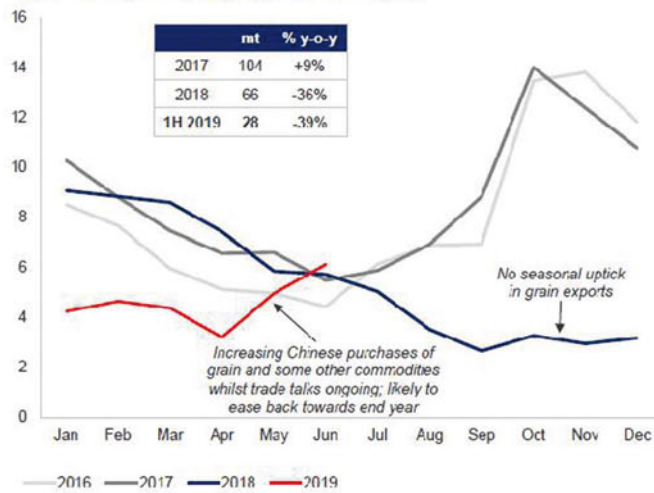
Check list for Tarros warehouse, to be carried out for the inspection of each container of the Company:

- ✓ **CLEANING**
- ✓ **ROOF**
- ✓ **DOOR**
- ✓ **FLOOR**
- ✓ **SIDE AND FRONT WALLS**
- ✓ **UNDER-STRUCTURE**
- ✓ **SIDE RAILS (TOP, BOTTOM, END)**
- ✓ **END FRAMES (FRONT AND REAR)**
- ✓ **CORNER POSTS**
- ✓ **LASHING RINGS**

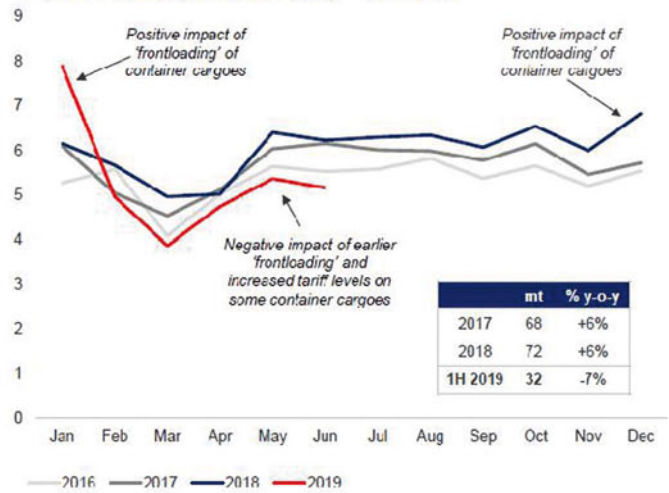


TARROS SUD via G. Melisurgo 15, Napoli - tel. +39 081 5525269

Total US Seaborne Exports To China (mt)



Total US Seaborne Imports From China (mt)



da riferirsi all'economia interna degli Usa che ha visto ridursi l'attività dei *farmers* americani e dei produttori di equipment statunitensi destinati alla Cina.

In conclusione, da un punto di vista strettamente legato allo shipping, possiamo affermare che un limitato impatto si avrà nell'ambito del commercio transpacifico del segmento container, sia per la riduzione delle esportazioni americane che per una

diversa composizione delle port calls (dovendo preferire destinazioni diverse ed alternative al fine di assicurare l'import statunitense), mentre il vero impatto della guerra dei dazi si avrà in termini politici. Quale sarà, infatti, la reazione dei "fedelissimi" di Trump che si trovano a fare i conti con l'eccedenza di produzioni cerealicole, ed idem di quei soggetti vicini al mondo repubblicano che fanno parte delle lobby industriali? Si pensi

ad esempio al mercato dell'aerospazio che costituisce una delle prime voci di export verso la Cina. Non è un caso che i soggetti suddetti abbiano fatto valere la propria voce e che il presidente Trump abbia prontamente mutato il proprio mood abbassando i toni e cercando di trovare una soluzione, e ciò anche in vista della prossima consultazione elettorale.

**managing director Venice Shipping and Logistics*

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

ASSARMATORI

WWW.ASSARMATORI.EU

Libra Point

By Migliaccio Logistic Group Srl

Via Vicinale Galeoncello, 35 - 80147 Napoli - Tel. +39 081 25 07 073 - Fax +39 081 25 08 358

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

**TARIFFE
BLOCCATE**

PESATURA CERTIFICATA VGM

SOLAS 74 - Decr. 447/16

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

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' numero: NA0084 del 07/11/2019 

Sede operativa: Via Vicinale Galeoncello, 35 - 80147 Napoli - Interno complesso "Berna Point"
Dal Lunedì al Venerdì 07.00-12.00/13.00-19.00 - Sabato 08.00-12.00 (previa prenotazione)
Contatti: solasvgm@librapoint.com - Tel. 081 2507073 (Vincenzo Formisano)

«Neanche Nostradamus può dirci cosa ne sarà dei dazi»

GLI INTERESSI GEOPOLITICI PREVALGONO SU QUELLI COMMERCIALI. FARE PREVISIONI È IMPOSSIBILE. INTERVISTA AL PRESIDENTE DI ASSARMATORI, STEFANO MESSINA

di Paolo Bosso

«È impossibile davvero allo stato attuale formulare previsioni. Il mondo marittimo, ma anche e specialmente il commercio mondiale, ci hanno insegnato negli ultimi anni che qualsiasi scenario, anche quello apparentemente più consolidato, potrebbe mutare nel giro di pochi giorni». Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, non è certo ottimista sull'evoluzione che prenderà la "guerra commerciale" tra Cina e USA – che preferisce non definire così. Il punto, secondo l'armatore genovese, è proprio la difficoltà di fare previsioni, considerando anche che a un certo punto, i dazi, potrebbero terminare. La questione è complessa, perché con le politiche protezionistiche avviate da Donald Trump (la Cina, finora, si è limitata semplicemente a rispondere) la posta in gioco non riguarda soltanto il prezzo all'ingrosso o al consumo delle merci ma un ampio scacchiere politico che va ben al di là di un piano di rilancio dei consumi e della produttività interna (le ragioni alla base dei dazi). Solo per il Vecchio continente ci sono i due fronti Airbus e 5G di Huawei. Sono troppi gli elementi in gioco per riuscire a fare previsioni di lungo periodo. Le cose potrebbero cambiare molto velocemente. Per esempio - e un'ipotesi del genere è assolutamente plausibile considerando la volubilità del leader occidentale - i dazi potrebbero semplicemente terminare, a un certo punto. «Le trattative Usa-Cina per un effettivo e non formale accordo su interscambio e dazi ne sono la

prova e, a mia impressione, proprio il tema dei dazi continuerà a tenere banco», spiega Messina.

Insomma, i dazi potranno finire anche a breve ma i loro effetti resteranno.

«Una volta aperto il vaso di Pandora di questi strumenti in grado di condizionare il mercato, è davvero difficile richiuderlo. Se poi, come sta rischiando di accadere, sugli interessi commerciali prevarranno gli interessi geo-politici e quindi scelte di posizionamento strategico, formulare previsioni anche di medio periodo sarà davvero impossibile.

Lo shipping è strutturalmente fragile?

«Il mercato dei container ci ha insegnato in questi anni a convivere con una fragilità cronica, con rate di nolo largamente insoddisfacenti e con una concentrazione in pochi mega-player di quote superiori all'80 per cento dell'interscambio mondiale di prodotti finiti».

Quali sono stati gli effetti dei dazi quest'anno, e come si preannuncia il 2020?

«Come ho detto, neanche Nostradamus sarebbe probabilmente in condizione di tracciare previsioni affidabili. Di certo assisteremo, forse anche attraverso rapporti di collaborazione e alleanze, a un'ulteriore polarizzazione nel campo dei vettori container. E ciò anche se l'Unione Europea intende porre mano al sistema di deroghe proprio in tema di alleanze e consorzi armatoriali. Ma anche su questo campo una debolezza ormai congenita dell'Unione potrebbe pro-



Stefano Messina

durre un ulteriore isolamento di un'Europa sempre più debole ed esposta anche ai rischi di una Via della Seta non governata».

Come si sono difese le compagnie verso quella che viene definita una guerra commerciale di grossa portata economica?

«Difficile anche definirla guerra commerciale. Diciamo che periodicamente il mondo tende a dividersi in blocchi con un'incidenza diretta sui flussi dell'interscambio mondiale. Sta accadendo anche oggi a fronte di un mercato container che, anche per la magnitudo degli investimenti richiesti e per la massa critica necessaria per essere competitivi, gravita su un numero limitatissimo di grandi player in grado di essere presenti su tutte le principali rotte strategiche del mercato container».

Concretamente, cosa fanno gli armatori quando vengono applicati dei dazi?

«Certo è destino, vocazione e condanna per gli armatori difendersi e continuare a navigare anche quando il mare è in tempesta. In questi anni difficili, caratterizzati anche da un mercato dei noli in costante flessione, alcuni gruppi armatoriali, anche nel settore container, hanno puntato con forza sulla loro expertise specifica in mercati di nicchia nei quali sono riusciti a utilizzare il loro valore aggiunto di conoscenza dei mercati, rete di relazioni e professionalità. Questa è stata e questa sarà la sfida, in una sorta di secondo mercato rispetto a quello ormai riservato ai big player».

«Appesantiscono un'economia già gravata da scarsa crescita»

SI AGGRAVANO I PROBLEMI INTERNI DELL'EUROPA, TRA FLESSIONE DELLA GERMANIA E POSSIBILE *HARD BREXIT*. MA L'UE HA RISPOSTO CON NUOVI ACCORDI COMMERCIALI IN AFRICA

di **Silvia Moretto**,
presidente Fedespediti

L'attuale ciclo dell'economia internazionale sta risentendo in modo significativo della guerra commerciale innescata dall'amministrazione Trump nei confronti della Cina. A questa si aggiungono le minacce Usa all'Unione europea che, concretizzatesi ancora solo parzialmente nell'introduzione di nuove tariffe, hanno contribuito a deprimere in questo 2019 le prospettive di crescita e hanno creato un clima di incertezza sfavorevole a investimenti e consumi, che sono il carburante naturale del commercio internazionale.

A peggiorare la situazione del Vecchio continente si aggiunge la **cronica debolezza dell'area euro**, aggravata quest'anno dalla decisa flessione dell'economia industriale della Germania, principale motore d'Europa. Inoltre, ulteriori elementi di incertezza sono legati alla difficilissima partita della Brexit, lungi dall'essere risolta, ma che già le nostre imprese di spedizioni internazionali stanno pagando, in termini di valutazione di scenari e call to action organizzative e finanziarie aggiuntive per essere pronte ad affrontare la peggiore delle ipotesi sul piatto: una hard Brexit.

Se ci soffermiamo su qualche numero relativo al commercio estero, gli ultimi dati Istat disponibili, relativi al periodo gennaio-luglio, evidenziano una significativa riduzione del tasso di crescita sia



delle esportazioni che delle importazioni italiane.

In particolare, i dati Istat evidenziano la progressiva **riduzione del nostro export negli ultimi tre anni**: se nel periodo gennaio-luglio del 2017

la crescita rispetto all'anno precedente era del 7,6 per cento, negli anni successivi è stata rispettivamente del 3,9 per cento (2018) e del 3,6 per cento (2019). Ancora più marcata la contrazione del flusso di importazione, sceso nel triennio dall'11,1 per cento di crescita dei primi otto mesi del 2017 all'1,1 per cento di quest'anno. In questo caso, pesano senz'altro due elementi: la debolezza dell'attività produttiva del nostro Paese e la relativa stagnazione dei consumi delle famiglie.

Se l'economia nazionale, fortemente connessa al commercio estero, ha risentito in modo immediato del clima negativo creato dalle guerre commerciali, sicuramente l'introduzione massiccia di dazi sui nostri prodotti e le nostre filiere, in primo luogo quella agroalimentare, non farà che peggiorare le aspettative degli operatori economici. Come ha ben sottolineato il presidente di Confetra durante la sua relazione in occasione dell'Agorà 2019, «complessivamente l'ISPI, lavorando su dati Istat 2018, calcola in 4 miliardi di euro il valore della potenziale perdita per l'economia italiana della guerra commerciale dichiarata da Trump, sotto le insegne della dottrina America First».

Un tentativo di reazione e di rispo-

sta alle politiche di chiusura sono gli accordi commerciali di libero scambio che l'Unione europea ha già siglato o sta trattando con Canada, Singapore, Giappone, Vietnam, Area Mercosur, Messico e altri Paesi. Inoltre, anche se non coinvolge direttamente l'UE, è molto importante – per gli effetti positivi indiretti che può avere sugli scambi commerciali da e per l'Europa – l'iniziativa che ha coinvolto 52 su 55 Paesi africani, che ha portato in estate alla firma dell'Accordo continentale africano di libero scambio (AfCFTA). Tale intesa – conclusasi, dopo decenni di negoziati, probabilmente grazie all'influenza della Cina, che nel continente conta già 14 mila piccole e medie imprese e ha investito 59 miliardi negli ultimi otto anni – è destinata a creare un'Africa senza dazi ed è in grado di far crescere la produzione industriale locale. Questo significa per la logistica europea un aumento dei traffici nel Mediterraneo e l'Italia, per storia e per posizione geografica, non deve farsi trovare impreparata nella competizione con altri Paesi, più veloci e organizzati nel cogliere nuove opportunità. Le imprese di spedizioni internazionali sono consapevoli delle tensioni nel quadro economico mondiale e delle difficoltà incontrate dai propri partner commerciali in questo 2019. Tuttavia, la nostra categoria gioca un ruolo fondamentale nell'accrescere la competitività dei prodotti italiani sul mercato internazionale. Per questo le nostre imprese stanno investendo in risorse umane, tecnologia e nuove modalità di gestione interna e dei traffici, per offrire alla merce servizi ad alto valore aggiunto e competitivi sui mercati internazionali. Una sfida non facile ma che siamo convinti di poter affrontare ottenendo ottimi risultati negli anni a venire, con la piena collaborazione di tutti gli operatori, pubblici e privati, coinvolti nella supply chain.



FAILURE IS NOT AN OPTION!

IMAT può vantare un moderno simulation complex composto da 3 avanzati simulatori di coperta, 2 simulatori di macchina, oltre 230 workstations in rete, una vasta area antincendio con la riproduzione di una tuga di oltre 40 metri ed una piattaforma galleggiante per l'addestramento ai mezzi di salvataggio.

50

Compagnie

27k

Marittimi/Anno

12

Simulatori

40

Aule

45

Istruttori

120

Addetti

165

Hotel rooms

300k

Area mq.

Viale degli Oleandri, 1 - Pinetamare Castel Volturno (CE) Tel.081-5099303

www.imat2006.it

info@imat2006.it



«È uno scontro tra economia di mercato ed economia di Stato»

QUEST'ANNO C'È STATO UN RIPOSIZIONAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI NEL SUD EST ASIATICO E NEL MEDITERRANEO

di Gian Enzo Duci

Stiamo parlando di quello che si definirebbe un *work in progress*, una situazione globale liquida esposta pressoché ogni giorno a possibili cambiamenti di scenario. Di certo il faccia a faccia che principalmente contrappone l'amministrazione americana con quella della Repubblica popolare cinese ha radici e motivazioni ben più profonde rispetto a quelle che quotidianamente vengono "urlate" sui media, spesso politicamente interessati solo a una operazione di demonizzazione della presidenza di Donald Trump. La verità è che molto probabilmente ci troviamo ad assistere a una fase acuta dello scontro cronico fra economia di mercato ed economia di Stato, con un intreccio molto pericoloso fra motivazioni autenticamente economiche e confronti geo-politici per il controllo di aree e risorse strategiche del pianeta, includendo fra le risorse anche i flussi di interscambio commerciale.

Le conseguenze nel mondo del trasporto container sono oggi evidenti e potrebbero essere sintetizzate in un processo di polarizzazione e concentrazione in pochi gruppi del

controllo dei flussi di traffico container sulle rotte *mainstream*. E non è certo un caso che anche in questa situazione si delinei una netta contrapposizione fra la compagnia di bandiera cinese e le compagnie *western controlled*, con implicazioni sul controllo della flotta ma ancor di più sui porti e sui flussi logistici. Quali effetti hanno avuto nel corrente anno, quali effetti potranno avere nel futuro immediato? L'effetto più evidente è rappresentato dal lancio della sfida della *Belt & Road Initiative*, che vede tutt'oggi enormi elementi di incertezza rendere difficili e complesse le previsioni. È certo che l'interesse cinese ad accelerare nella realizzazione di una "via della seta" celi un mix di motivazioni, che vanno dalla conquista e il controllo di mercati - anche usando una leva finanziaria non disponibile per l'Occidente e per gli stessi Stati Uniti - al controllo di aree geopolitiche determinanti per affrontare in chiave prospettiche problemi che incombono, come il controllo delle risorse energetiche, la carenza crescente di acqua potabile - che pesa come un'incudine

sulla testa del continente asiatico - e molti altri. Nel 2019 la guerra di posizione per il controllo dei porti e delle infrastrutture strategiche del mondo, dal Sud est asiatico al Mediterraneo, ha assunto le caratteristiche di una guerra di conquista e contemporaneamente quella di una guerra di trincea.

Quali ripercussioni sulle economie europee? Le economie europee rischiano di essere oggi il più classico dei vasi di coccio. Molto dipenderà dalla capacità dell'Unione europea, sino a oggi davvero scarsa, di governare i fenomeni e non di subirli. Questo vale anche per i singoli Paesi e per l'Italia governare i fenomeni non è stato mai facile.

Le compagnie, nel frattempo, si sono difese. Hanno adottato strategie speciali nei confronti di questa che viene definita una guerra commerciale di grossa portata economica. Alcuni si sono rinchiusi in nicchie e in mercati marginali, ma di relativo minor interesse per i *big players*, altri sono scomparsi o sono stati assorbiti. Di certo il processo non è ancora arrivato al capolinea. E sugli agenti marittimi, quali ripercussioni? L'agente marittimo è nell'occhio del ciclone come lo è da anni, ma la categoria ha dimostrato sul campo una capacità di adattamento e ai cambiamenti e quindi una flessibilità professionale molto maggiore anche rispetto ad altre categorie del cluster marittimo e logistico. Non sarà facile anche perché specie nel settore container il riferimento è ormai a una ristrettissima oligarchia di carriers in grado di dettare le regole del gioco e di imporle.

... dal Quartier Generale Msc

«Per il momento le sanzioni in corso non hanno avuto nessun effetto negativo sui traffici». Autorevoli fonti interne al gruppo Mediterranean Shipping Company - oltre 500 navi portacontainer - riassumono così, laconicamente ma efficacemente, lo stato di salute dello shipping a quasi due anni dall'introduzione dei primi dazi statunitensi (marzo 2018). Msc, che ha annunciato l'arrivo di Søren Toft (ex Maersk) come nuovo amministratore delegato, nel confermare i dati su import ed export anche per il gruppo di Ginevra, riferisce che «le economie europee potrebbero beneficiare dell'implementazione dei dazi nei confronti della Cina, se non intervengono problematiche imprevedibili». Il secondo gruppo armatoriale al mondo specializzato in container per il momento «non ha reagito a questa situazione, in quanto i traffici non hanno subito flessioni».

E su Gioia Tauro, polo di transhipment italiano sul quale Msc è diventato unico azionista del terminal, il gruppo conferma che «il porto riprenderà senz'altro e potrà diventare lo scalo più importante nel Mediterraneo in termini di movimentazione dei containers, trattandosi di un hub. Infatti, già agli inizi di novembre tre nuove grandi gru sono arrivate nel porto calabrese ed altrettante ne entreranno in servizio nel corso del 2020».



NEGLI ANNI OTTANTA LA CINA CI SOMMERGEVA DI PRODOTTI DI BASSA QUALITÀ COPIANDO QUELLI REALIZZATI IN OCCIDENTE. OGGI LE COSE SONO MOLTO CAMBIATE E, IN ALCUNI CASI, IL KNOW-HOW VIENE DALL'ASIA, MA È SEMPRE A BASSO COSTO. LA COMPETITIVITÀ CON LA CINA INIZIA CONOSCENDO LA REALTÀ DEL PAESE. CE LO RACCONTA IL NUOVO LIBRO DI MARIO VOLPE

di **Marco Molino**

Riuscire a sfruttare le potenzialità di quell'immenso mercato vergine sembrava un gioco da ragazzi. Nei ruggenti anni Ottanta, numerosi imprenditori europei e americani si convinsero che la nuova mania per i videoregistratori avrebbe fatalmente contagiato anche gli abitanti del "continente" Cina, che proprio allora cominciavano ad assaporare (più sulla carta che nei fatti) i primi effetti delle riforme economiche varate da Deng Xiaoping. Macchinari all'avanguardia per la produzione delle cassette Vhs, accompagnati da tecnici qualificati, furono dunque inviati in Estremo Oriente per essere installati negli stabilimenti di Macao. Un passo falso che avremmo

pagato caro: la richiesta dei supporti magnetici per l'home video, infatti, aveva continuato a crescere soprattutto in Occidente, spingendo i grossisti a cercare proprio sulle coste cinesi prodotti a basso costo. Poco dopo sbarcarono nei nostri porti container carichi di lucide videocassette, realizzate con gli stessi impianti arrivati qualche tempo prima dall'Ovest. Le TDK, le Maxell, le Aika: erano così convenienti da mettere in ginocchio parecchi produttori locali. Questa breve cronistoria del mercato delle vhs è forse marginale, ma nel contempo emblematica; segna l'inizio di un'inversione di tendenza – tuttora in atto – nei rapporti di forza tra l'Occidente industrializzato e quella Tigre Asiatica che ha covato negli ultimi

decenni una generazione di imprenditori intraprendenti sostenuti da un regime monolitico e da un sentimento di rivalsa. «Uomini, una volta pagati con un pugno di riso al giorno, e che oggi il pugno di riso lo offrono a noi». Questa immagine estrema l'ha coniato Mario Volpe, che con il suo saggio *China prosit* (Diogene Edizioni) ci illumina sull'attuale realtà sociale e culturale del Dragone, cercando di risalire alle origini dei processi economici che hanno portato, pur tra mille contraddizioni, al consolidamento del neo-imperialismo globale di Pechino. Un mondo studiato da una prospettiva inusuale perché l'autore si occupa di commercio internazionale, curando le relazioni tra le aziende di famiglia e la Cina, paese in cui si reca spesso per lavoro. Ecco la chiave di lettura: il lavoro, il fare quotidiano. La sua indagine sulla inesorabile avanzata economico-commerciale del Celeste Impero, non delinea soltanto gli scenari geopolitici del terzo millennio, ma

racconta le vicissitudini di iniziative industriali di medie e piccole dimensioni, le esperienze di chi scende in campo tutti i giorni – operatori autonomi, spedizionieri doganali, agenti marittimi, consulenti bancari – provando a sopravvivere in segmenti di mercato su cui sempre più spesso sventola la bandiera rossa con le stelle dorate.

Un fenomeno epocale che il libro cerca di farci comprendere partendo dall'analisi di tradizioni consolidate. «Un elemento fondamentale del successo cinese – spiega Volpe – è l'innata capacità di copiare e commercializzare i prodotti di qualità inventati altrove. La Cina è diventata la fotocopiatrice del mondo. Però copiare il maestro, per un cinese, non è mai stato disdicevole. Il carattere cinese di 'apprendere' è simile, quasi uguale a quello di 'copiare'. Loro sono in grado di replicare impianti industriali e intere città, come ad esempio Venezia, ma anche il vino, la Ferrari ed Herry Potter. C'è addirittura Capitan Cina che fa il verso a Capitan America. Prima era difficile far accettare ad un produttore cinese il concetto di proprietà intellettuale. Adesso invece hanno capito come far soldi proteggendo le idee, e lo fanno sistematicamente con i loro progetti».

Partendo dalla capacità di replicare i modelli altrui, l'economia cinese è cresciuta al punto da poter inglobare importanti realtà economiche di altri paesi, rendendole funzionali ai propri scopi. Strumento di quest'avanzata è la nuova Via della Seta (One Belt, one Road), il progetto di infrastrutturazione ferroviaria e portuale necessaria a sviluppare i collegamenti merci via terra e mare tra il Dragone e l'Europa. In particolare, lungo il percorso marittimo i cinesi hanno da tempo individuato diversi porti strategici per i loro traffici su cui vogliono investire per migliorarne l'effi-



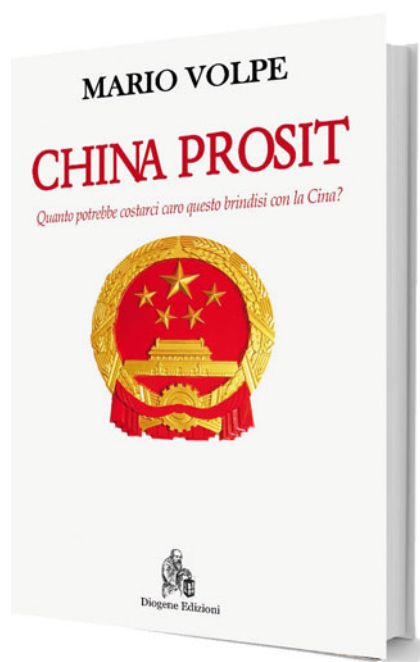
Mario Volpe

cienza. Ma non solo per questo. «In Italia – afferma l'autore di *China Prosit* – sono stati identificati Trieste e Genova come punti di approdo da riqualificare, agevolando l'attracco delle grandi portacontainer e velocizzando le fasi di carico e scarico delle merci. Se decidono di investire, come già avvenuto nel Pireo, saranno poi le aziende cinesi controllate dal

suo territorio, tessendo una filiera economica completa».

L'arrivo del gigante asiatico (e dei suoi soldi) è vissuto da molti come un'opportunità, altri evidenziano piuttosto il rischio di dipendenza e sottomissione suicida, tenendo presente che gli operatori economici cinesi hanno un approccio al business molto competitivo, con una totale dedizione agli obiettivi. «Mai visto allegro un negoziante o un proprietario di fabbrica cinese: non ridono mai», confida Volpe.

Eppure l'imprenditore-scrittore di Somma Vesuviana è convinto che il nostro paese possa ancora difendersi dallo strapotere di Pechino e dalla sua cinica politica dei dazi. «La prima arma – dice – è quella culturale. Bisogna parlare di Cina ovunque, nelle scuole, leggere libri e articoli sull'argomento e non solo di storici ma anche di commercianti e industriali che vivono in simbiosi con i mercati orientali. La seconda è quella di valorizzare le nostre produzioni preferendo il 'made in Italy' e il 'made in Europe'. La terza – conclude Volpe – è quella di pretendere dalle nostre istituzioni regole chiare e uguali per tutti, oltre ad un sostegno delle realtà imprenditoriali minori, liberandole dai ricatti istituzionali, fiscali e burocratici».



governo a gestire questi scali incassando parte dei proventi per gli ormeggi. Quindi la Cina, oltre al costo delle merci e al trasporto, incasserà anche i ricavi provenienti dai servizi portuali fuori dal



Crociere e fondali profondi per rilanciare i porti della Sicilia

DUE ANNI DI LAVORO SENZA SOSTA DA PARTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA DI PALERMO, TERMINI IMERESE, TRAPANI E PORTO EMPEDOCLE. 52 CANTIERI APERTI, LAVORI AVVIATI, MOLTI ANCHE CONCLUSI, PROGETTAZIONI, GARE. MONTI: ADESSO È IL MOMENTO DEI FATTI

«Alle analisi e ai piani delineati è il momento di combinare la prospettiva generale e i progetti specifici». Le parole di Pasqualino Monti, da due anni alla guida dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia occidentale, spiegano bene questo snodo: «Stiamo costruendo un progetto credibile che faccia emergere le enormi potenzialità ancora inespresse dei nostri scali, convogliando le necessarie risorse, che già sono arrivate come non era mai capitato. L'Authority sta dimostrando che anche in Sicilia si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un

dialogo costante e costruttivo con le istituzioni, con una fondamentale visione complessiva e, soprattutto, gettando il cuore oltre gli ostacoli e lasciando sempre che siano i fatti, e non le parole, a raccontare le nostre azioni». Se il waterfront, catalizzatore di rinnovamento della città intera, costituisce una sorta di catalogo di buone pratiche per le politiche urbane, a Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, i quattro porti del sistema della Sicilia Occidentale, si opera in questa direzione con una rivoluzione in atto che punta a rivalutare aree prima sterili e problematiche, incentivando

progetti legati a capitali nazionali e internazionali. Due anni di lavoro senza soste da parte dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale: fatti concreti, investimenti strategici, 52 cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazioni, gare. E non solo: un momento, che non è un azzardo definire storico per i porti della Sicilia occidentale, è stato quello della firma, il 19 dicembre, durante la conferenza "Noi, il Mediterraneo", tra l'Authority e i più grandi gruppi armatoriali al mondo, della concessione demaniale per la gestione dei terminal crociere del sistema. Un atto che ha consegnato al futuro i quattro

scali, con una ricaduta economica e occupazionale senza precedenti».

A Palermo il porto è una forma costitutiva del paesaggio urbano, dominato da uno dei landmark della città, Montepellegrino con il suo castello. Eppure sulla linea di costa sembrava accumularsi tutta l'inerzia al cambiamento di una comunità urbana disillusa e sfiduciata. Poi, due anni fa, con l'arrivo del presidente Monti, la svolta. Riqualficazione vuol dire nuove infrastrutture, una migliore razionalizzazione e un migliore sfruttamento degli spazi per dare un ordine, demolizioni del superfluo, dragaggi – quello del canale di accesso al porto e del bacino "Crispi 3" - per accogliere i nuovi colossi del mare, mentre l'installazione di un "dolphin", alla testata del molo Vittorio Veneto, ha creato un prolungamento funzionale delle due banchine. Sono in corso i lavori di restyling della stazione marittima, il cui completamento è annunciato alla fine del 2020; le infrastrutture a servizio dei passeggeri sono il nuovo terminal ro-ro sul molo Piave, in avanzata fase di progettazione, e il nuovo terminal dedicato agli aliscafi per le isole (Eolie e Ustica) sul Sammuzzo, pronto nella primavera 2020. Anche il varco Amari, ingresso principale al porto, è alle prese con una riqualficazione che lo renderà una piacevole area verde di interfaccia con la città, mentre la banchina

Samuzzo, uno dei lati del molo Trapezoidale che si prepara a diventare una sorta di "marina bay", ospiterà il futuro terminal crociere. Nel frattempo è stato inaugurato, dopo la necessaria riqualficazione, il porticciolo di S. Erasmo con interventi a basso impatto, strutture leggere e verde. Diverse opere infrastrutturali sono state programmate, pianificate, progettate e finanziate con circa 400 milioni di euro, fra cui il completamento del bacino da 150 mila tonnellate di portata lorda, che consentirà di incrementare la capacità produttiva del cantiere navale, per un rilancio del polo della cantieristica navale, destinato non solo all'allungamento delle navi da crociera ma anche al new building.

A Trapani l'Adsp ha avviato una lettura dei rapporti tra storia e trasformazione, perché anche qui il racconto della città parte dal porto, luogo centrale da cui ripensare il futuro. È alta l'attenzione dell'Autorità di sistema della Sicilia Occidentale anche su questo scalo, come testimoniano l'intenso lavoro già iniziato e gli investimenti già deliberati per la necessaria manutenzione, l'adeguamento dei fondali, i dragaggi e le infrastrutture ricettive necessarie a transitare da un concetto obsoleto di porto a quello di scalo moderno e accogliente. Si lavora alla riqualficazione dell'esistente stazione marittima, al progetto di un nuovo terminal

crociere presso il molo a T, mentre il nuovo Fast Ferry Terminal è stato inaugurato lo scorso luglio, appena otto mesi dopo l'avvio dei lavori. Tanta attività pone le basi perché il porto più occidentale della Sicilia diventi uno scalo crocieristico complementare a Palermo, con l'ulteriore possibilità di specializzarsi in porto contenitori, disponendo di una vasta area alle spalle da destinare a tale funzione.

A Termini Imerese si sono conclusi i lavori per il Port Facility Security Plan, si lavora per dragare a dieci metri di profondità gli specchi acquei antistanti la diga foranea, la banchina "Riva" e il molo trapezoidale Nord. Nel 2020 termineranno gli interventi di rettifica della banchina di "Riva" del molo sottoflutto e il completamento del molo foraneo sopraflutto e del molo sottoflutto.

Chiede spazio anche **Porto Empedocle**, dove la via della riqualficazione la indicano i dragaggi a 11,5 metri di profondità, la demolizione di strutture fatiscenti e la costruzione di un piccolo terminal crociere. E anche il disegno di farne un porto verde dove rigenerare energie. La realizzazione di un deposito costiero di gas naturale liquefatto, a servizio delle navi dual fuel, rappresenta una grande opportunità di sviluppo per Porto Empedocle sia per l'entità dell'investimento complessivo sia in termini di indotto.



AGENZIA GENOVESE srl

AGENZIA MARITTIMA

SEDE: Via Alcide De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5512109 pbx - Telefax: 081 5515022
E-mail: info@agenziagenovese.it

Ufficio Commerciale: Tel. 081 19485735 pbx (4 linee)
E-mail: commerciale@agenziagenovese.it



Matthew McCoaughey in una scena del film The Lincoln lawyer (2011)

Avvocato marittimista, il diritto al servizio dello shipping

LA SPECIALIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALIZZA LA PROFESSIONE. PRINCIPI DEL FORO SVEGLIATI NEL CUORE DELLA NOTTE. LE CAPITALI DEL SETTORE SONO NAPOLI E GENOVA. TANTI I NOMI STORICI: LEFEBVRE D'OVIDIO, SPASIANO, GRECO, MORACE, ABBATE, CASTALDO, PORZIO. QUELLI DI OGGI SONO FRANCESCO SAVERIO LAURO E ALBERTO SERINO, CHE ABBIAMO INTERVISTATO

di **Marco Molino**

Il cellulare potrebbe squillare anche alle tre di notte. In tal caso capita di dover ascoltare una voce preoccupata che descrive rapidamente la situazione: c'è un aereo da prendere al volo per raggiungere l'altra parte del globo e risolvere una complessa controversia, difficile da dipanare senza una lunga consuetudine con le norme internazionali. Per fortuna non tutti i casi richiedono di intervenire in ore antelucane, ma il mestiere di avvocato marittimista deve comunque coniugare la profonda conoscenza dei testi giuridici con una notevole capacità di adattarsi a circostanze particolari, gestendo in modo equilibrato le esigenze dei clienti e le controparti non sempre disponibili a un sereno confronto. Una professione che in Italia affon-

da le sue radici nelle più autorevoli tradizioni del diritto della navigazione e che ancora oggi, nonostante l'adozione degli strumenti digitali e dei rapporti lavorativi delocalizzati e "virtuali", mantiene a Napoli e Genova le sue basi storiche di attività.

Le competenze di chi affronta l'impegno legale nel mondo dello shipping riflettono la molteplicità delle aree operative del settore in costante evoluzione. La puntigliosa applicazione del diritto marittimo deve infatti necessariamente integrarsi con le prassi amministrative e civili, con le norme commerciali e societarie, ma pure con l'ambito penale e tributario. Un caleidoscopio di indirizzi che il buon professionista deve essere in grado di assimilare interamente prima di scegliere una appropriata specializzazione. Gli

inglesi dividono la categoria in *wet* (bagnato), quindi la parte relativa ai sinistri delle navi, e *dry* (asciutto) cioè la parte contrattualistica e del diritto.

Eppure, potremmo star qui a sviscerare un'infinità di nozioni tecniche senza comprendere la vera natura di questo mestiere che viene intrapreso, da chi ne è capace, soprattutto per passione. «Trascorsi familiari nello shipping e attitudini personali mi hanno persuaso, oltre trent'anni fa, a fare questa scelta lavorativa di cui non mi sono mai pentito», spiega con convinzione **Francesco Saverio Lauro**, fondatore dell'omonimo studio legale nel 1993, ex presidente dell'Autorità portuale di Napoli e ideatore di Shipping and the Law, la conferenza internazionale che riunisce ogni anno nel capoluogo partenopeo numerose personalità

del settore. «Più vado avanti – ribat-
disce Lauro – e più apprezzo la pro-
fessione, sia per le esperienze sem-
pre nuove che ti propone, sia per i
rapporti veri di stima e amicizia che
nel tempo riesci a cementare in Ita-
lia e all'estero».

Ed è proprio all'estero che si svolge
buona parte del lavoro di un avvo-
cato marittimista, in particolare a
Londra. Nella capitale britannica ri-
siede infatti la principale istituzione
arbitrale specializzata in controver-
sie marittime, dove prevale il siste-
ma della *common law*, che per le de-
cisioni fa riferimento ai precedenti
giudiziali diventati norma. Sebbene
attualmente la Gran Bretagna sia
al centro del diritto internazionale,
è giusto ricordare che le tradizioni
legislative italiane in materia sono
decisamente più antiche, a partire
dalle medioevali tavole amalfitane
dell'XI secolo, e hanno continuato a
perfezionarsi fino ai giorni nostri.

«Insieme a quella del capoluogo
ligure – spiega Lauro – Napoli può
inoltre vantare nel Novecento la più
importante scuola d'Italia di diritto
marittimo. Il nostro codice della na-
vigazione è stato scritto nel 1942
da esperti napoletani guidati da
Antonio Scialoja. Professionisti del
valore di Antonio Lefebvre d'Ovidio
ed Eugenio Spasiano. Ma bisogna
citare anche Greco, Morace padre
e figlio, Abbate, Castaldo e Porzio.
Tutte menti finissime che hanno
fatto scuola, sicuramente non infe-
riore a quella anglosassone».

Personalità carismatiche fortificate
da anni di impegno in prima linea.

Lì dove ci si può dotare di quell'in-
sostituibile bagaglio di esperien-
ze professionali che le nuove leve
dovranno fatalmente acquisire per
operare in un settore così com-
plesso. È ovviamente un cammino
graduale. **Alberto Serino**, avvocato
marittimista di Studio Legale Con-
sociati (SLC) di Napoli, è convinto
che sia necessario partire da una
solida preparazione di base. «Im-
portantissimo – afferma – il per-
corso universitario di alto profilo in
materie giuridiche ed economiche
accompagnato dal perfezionamen-
to della lingua inglese, di cui biso-
gna avere totale padronanza per
lavorare in campo internazionale.
Naturale tappa successiva è il pra-
ticantato, ma consiglieri sempre
ai giovani un buon master in Inghil-
terra, dove si decidono arbitrati e
contenziosi».

E poi finalmente, consapevoli che
non si finisce mai di imparare, ci
si può immergere in un contesto
lavorativo per molti aspetti mute-
vole. «Ci vuole flessibilità – sen-
tenza l'avvocato Lauro – chi riesce
in questo mestiere, potrebbe far
bene tante altre cose. Intanto devi
saperti orientare tra vari ordina-
menti giuridici nazionali. E poi devi
comprendere bene le esigenze e
il modus operandi del tuo cliente,
quali sono i suoi obiettivi e i rischi
che è disposto a correre. Acquisto
o costruzione di navi, acquisizioni di
società, joint venture e altre opera-
zioni delicate: negli anni – confida
l'animatore di Shipping and the Law
– devi sviluppare anche un certo

fiuto per capire di chi ti puoi fidare
tra coloro che hai di fronte. Ci sono
broker, ad esempio, che vanno in
fibrillazione appena tenti di intavo-
lare una trattativa, con altri invece
l'intesa nasce dal rispetto recipro-
co».

Spesso l'avvocato marittimista deve
operare con tempi stretti, in parti-
colare quando l'armatore subisce
il blocco conservativo della nave
in porto. «Ogni giorno che passa
– confida Serino – il nostro cliente
deve sborsare tanti soldi per l'or-
meaggio. In quel caso l'armatore
mette inevitabilmente pressione
e l'avvocato deve saper gestire la
situazione di stress mantenendo
un giusto equilibrio anche per con-
frontarsi in modo costruttivo con la
controparte. Bisogna avere sempre
il polso della situazione: guai a per-
dere il controllo».

Tirando le somme, comprendiamo
che in questo mestiere l'elevata
professionalità è necessaria ma non
sufficiente: gli animi timidi sono
fuori gioco e neanche ci sentirem-
mo di consigliarlo a soggetti ansiosi.
Le attitudini sono importanti, ma la
passione rimane la molla per fare
un buon lavoro. E se Alberto Serino
ritiene che non ci sia "niente di così
stimolante del mestiere di avvo-
cato marittimista", Francesco Saverio
Lauro sa che prima o poi arriverà
una nuova telefonata notturna e
qualcuno gli chiederà di risolvere un
problema all'altro capo del mondo.
«Beh, dopo tanti anni di professio-
ne – conclude sorridendo – questo
ancora mi elettrizza».

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

A UN ANNO DALL'APPROVAZIONE DEL "PIANO DI SOSTENIBILITÀ", TUTTE LE INIZIATIVE CONCLUSE DA FINCANTIERI, NON SOLO IN AMBITO AMBIENTALE MA ANCHE NELLA GESTIONE RESPONSABILE DI UNA DELLE AZIENDE NAVALMECCANICHE PIÙ IMPORTANTI AL MONDO

Fincantieri e la sfida della sostenibilità

«La dimensione raggiunta dal nostro Gruppo e la rilevanza che Fincantieri assume nei territori in cui opera ci impongono di considerare la sostenibilità del nostro business come un obiettivo primario della nostra strategia». L'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, è chiaro: non si tratta solo di protezione dell'ambiente, di ridurre le emissioni, ma di essere più responsabili ed equilibrati. Nella gestione del personale, nella costruzione delle navi, fino al trattamento dei rifiuti. Obiettivi da mettere al centro di qualsiasi piano industriale. «Il rispetto per l'ambiente - ha scritto in una lettera ai dipendenti - è un elemento imprescindibile per assicurare la continuità e la prosperità del nostro Gruppo nel tempo e a vantaggio delle generazioni future».

Il primo "Piano di Sostenibilità" di Fincantieri è stato approvato giusto un anno fa dal Consiglio di Ammi-

nistrazione del gruppo navalmecanico. È una tappa fondamentale del percorso intrapreso dall'azienda volto alla diffusione e al consolidamento della cultura della sostenibilità. Risponde ad alcune fra le maggiori sfide globali, come i Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite, concretizzando la visione strategica di Fincantieri. Grazie all'integrazione tra il Piano di Sostenibilità ed il Business Plan, Fincantieri sarà in grado di gestire la risposta alle sfide dei mercati di oggi e di domani coniugando crescita del business e solidità finanziaria in accordo con i principi di sostenibilità sociale e ambientale.

Entrando nello specifico, il documento declina gli impegni assunti dal Gruppo nelle quattro aree principali in cui è articolato il Business Plan: visibilità a lungo termine, nuovi orizzonti e mercati, innovazione e produzione snella. Obiettivi qualitativi e quantitativi in materia

di sostenibilità che guardano fino al 2022.

Alla base del piano c'è la volontà di diffondere una cultura della sostenibilità, a cominciare da un coinvolgimento quotidiano di tutti gli interessati. Pertanto i principali impegni sul tema di Fincantieri riguardano la diffusione di questa cultura, oltre alla promozione di una catena di fornitura responsabile. Bisogna responsabilizzare in primo luogo i dipendenti, migliorando costantemente la loro salute e la sicurezza negli ambienti di lavoro. Ma non finisce qui. C'è il supporto all'innovazione tecnologica, il mantenimento dei livelli di soddisfazione e fiducia dei clienti, il continuo dialogo, il sostegno delle comunità locali e la riduzione degli impatti ambientali contribuendo alla lotta ai cambiamenti climatici. «Per noi le persone vengono prima di tutto, sono al centro di ogni strategia e di ogni prospettiva. Sono il patrimo-

nio più importante dell'azienda e il progetto Fincantieri for the Future ne costituisce la testimonianza più evoluta e tangibile», afferma Bono. Al Piano di sostenibilità sono seguiti una serie di accordi strategici, progetti tecnologici, piani di formazione e iniziative di beneficenza. Si tratta di pratiche specifiche, accordi istituzionali e aziendali, volti a rendere sempre più equilibrata la gestione di ogni tipo di risorsa, dal personale ai fornitori (di manodopera, di figure professionali). Sviluppo di tecnologie sostenibili per il trasporto marittimo, accordi col banco alimentare per recuperare le eccedenze, partenariati con gli ITS e i sindacati per la formazione. Senza dimenticare la produzione di energia dalle onde, i progetti multidisciplinari e il cold ironing.

A gennaio Fincantieri ha firmato con Cassa depositi e prestiti e il consorzio industriale Snam un accordo preliminare di collaborazione finalizzato a individuare, definire e realizzare progetti strategici di me-

dio periodo in alcuni settori chiave per l'innovazione e lo sviluppo delle strutture portuali in Italia, nonché per lo sviluppo di tecnologie sostenibili applicate al trasporto marittimo, in linea con quanto previsto dalla Proposta di Piano nazionale integrato per l'Energia ed il Clima. A marzo e a giugno gli accordi di beneficenza con il banco alimentare di Liguria e Marche, finalizzati al recupero delle eccedenze alimentari, coinvolgendo la mensa degli stabilimenti di Muggiano e Ancona.

Sono stati raggiunti poi accordi per la formazione con l'Università della Calabria, i sindacati Cgil, Cisl, Uil, la Regione Liguria, gli istituti tecnico-commerciali (ITS), la Marina mercantile, e la scuola d'infanzia Borgo Pila di Genova. Nello specifico, l'accordo con l'Università della Calabria riguarda l'ingegneria civile, industriale e dell'informazione. Con Regione Liguria, sindacati e ITS processi di collocazione lavorativa allargando i corsi già da questo autunno insieme all'Accademia della

Marina mercantile. Infine a Genova, con la scuola d'infanzia "Borgo Pila, è stato inaugurato un centro estivo aziendale per i figli dei dipendenti di Fincantieri tra i 4 e gli 11 anni.

Lo scorso ottobre, Fincantieri ha firmato un accordo con Cassa depositi e prestiti, Terna e Snam che pone le basi per la costituzione di una società per lo sviluppo e la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da moto ondoso. Grazie a questa intesa, che segue quella preliminare del 19 aprile scorso, la collaborazione tra le società entra in una fase più operativa che consentirà di trasformare il progetto pilota Inertial Sea Wave Energy Converter (ISWEC), l'innovativo sistema di produzione di energia dal moto ondoso, in un impianto realizzabile su scala industriale e, quindi, di immediata applicazione e utilizzo.

Con il CNR Fincantieri, poi, ha presentato a giugno sei progetti di ricerca multidisciplinare, nell'ambito del finanziamento del ministero dei Trasporti per l'innovazione in cam-

CARGOMAR

International Freight Forwarders

WWW.CARGOMAR.IT
sales@cargomar.it

NAPOLI
MILANO
CASERTA



TRASPORTI E SPEDIZIONI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

Member of CISQ Federation



CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001



Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica



ANAB
ACCREDITED
MANAGEMENT SYSTEMS
CERTIFICATION BODY



accsea
ASSOCIAZIONE DELLA LOGISTICA CAMPANA



WCA
INTER GLOBAL



po navale. Si tratta di un impianto elettrico per fornire energia a una nave dalle celle a combustibile; un software di calcolo per l'efficientamento energetico della nave; un prototipo di cabina intelligente con sensori ambientali e indossabili; 'energy harvesting' per il recupero di energia; un sistema di mixed reality, 'now casting' per il governo e la propulsione nautica da fornire su degli occhiali a realtà aumentata agli ufficiali di plancia; un sistema di droni automatici da utilizzare in caso

di uomo in mare; infine, un modello integrato di recupero di energia dai rifiuti prodotti a bordo.

La sostenibilità passa anche per il consumo di energia delle navi con le relative emissioni. Una tecnologia promettente, ma non ancora funzionante in maniera completa, è l'elettricità fornita da terra alle navi ormeggiate in sosta, il cold ironing. A luglio Bono ha detto, senza annunciare nulla di ufficiale, che Fincantieri sta lavorando insieme ad Enel per riuscire a dotare tutti i principali

porti del paese di un sistema di cold ironing. È il sistema che permette alla nave attraccata in porto di allacciarsi alla rete elettrica terrestre, in modo da alimentarsi senza utilizzare i motori, e quindi senza inquinare l'aria delle città portuali. È una tecnologia poco sviluppata, molto promettente, ma dagli alti costi di installazione e gestione, soprattutto nei porti commerciali di una discreta dimensione. Tante sono le sperimentazioni avviate negli ultimi anni, le più recenti a Napoli e a Genova, di comune accordo tra armatori e autorità portuali. Per Bono quello da mettere a punto con Enel dovrebbe essere «un sistema economicamente competitivo, altrimenti nessuno poi lo utilizzerebbe, e le navi continuerebbero a tenere accesi i motori anche in porto». Alla base di tutto c'è la necessità, come sottolineano le autorità portuali e gli armatori, di un'omologazione delle tariffe tra giorno e notte, quindi di regolamentazioni specifiche per i porti, valide per tutti.

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

Trasporti e Spedizioni Nazionali e Internazionali
Assistenza e Consulenza Doganale

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

FILIALI:

10072 CASELLE TORINESE (To): Strada Leini' 18 - Tel. 011 0620488 - mail: caselle@mazzamauro.it

21040 VENEGONO (Va): Via Merano 12 - Tel. 0332 1810131/132 - mail: venegono@mazzamauro.it

21015 LONATE POZZOLO (Va): Via Del Gregge 100 - Tel. 0331 1813185 - mail: lonate@mazzamauro.it

28062 CAMERI (No): S.S. 32 per Bellinzago - Tel. 0321 672435 - mail: cameri@mazzamauro.it

84121 SALERNO: Via Benedetto Croce 70 - Tel. 089 7455011 - Fax 089 7450006 - mail: salerno@mazzamauro.it

74023 GROTTAGLIE (Ta): Via Galileo Ferraris 118 - Tel. 099 5665160 - Fax 099 5624288 - mail: taranto@mazzamauro.it

71121 FOGGIA: Via Montegrappa 54 - Tel. 0881 756090

00054 FIUMICINO (Rm): Via Cena 27 - Tel. 06 32466111 - Fax 06 32466113- mail: roma@mazzamauro.it



ELIGROUP[®]

naval service network



Smooth Sailing Anywhere

Specialist in maintenance, repairs and installation of the following systems:

- Electrical & Electronic
- Navigation
- Telecommunication
- Security



MAINTENANCE



WORLDWIDE
SERVICES



NEW
BUILDINGS



ENGINE
DIVISION

Eligroup SRL

Calata Villa del Popolo, 3/5
80133 Porto Napoli

Tel: +39 081 563 45 91

Mail: info@eligroup.net

Web: www.eligroup.net



Rinfuse e project cargo futuro dei terminalisti indipendenti

UMBERTO MASUCCI, PRESIDENTE DI F2I HOLDING PORTUALE, RACCONTA COM'È CAMBIATO UN MONDO CHE IN ITALIA È NATO NELLA METÀ DEGLI ANNI NOVANTA E CHE OGGI SI È TRASFORMATO PARECCHIO CON L'INTEGRAZIONE VERTICALE DEGLI ARMATORI

di **Umberto Masucci***

La prima parte della mia carriera nello shipping fino alla fine degli anni Ottanta l'ho vissuta più per il mare, manager di compagnie armatoriali e attivo nelle relative associazioni di categoria. La seconda fase del mio lavoro è sempre stata molto attiva nella parte associativa ma più impegnata nella dinamica portuale, che proprio all'inizio degli anni '90 vedeva una vera e propria "rivoluzione" con i decreti Prandini prima e con la legge 84 del 1994 che finalmente adeguava lo schema giuridico ed economico della portualità italiana alle già affermate "privatizzazioni" nordeuropee e dei paesi più industrializzati.

In quegli anni si affermava anche in Italia la figura giuridica ed economica del terminalista portuale, un vero e proprio imprenditore che si andava sostituendo alle vecchie imprese di imbarco e sbarco che precedentemente si limitavano ad intermediare il lavoro lasciando ai



vecchi Consorzi del porto ed alle Compagnie Portuali il controllo di mezzi meccanici, aree e forza lavoro. In quell'epoca storica nacquero i terminalisti, quali trasformazione di figure storiche dei porti come le stesse imprese di imbarco e sbarco, agenti marittimi, spedizionieri, che investirono i propri risparmi per acquisire attività precedentemente svolte da soggetti pubblici. Le capacità di questi nuovi soggetti, anche grazie all'entusiasmo derivante dalla nuova legge 84/94, hanno prodotto risultati positivi per la portualità italiana che negli ultimi 25 anni, ma soprattutto nei primi dieci dopo la riforma portuale del 1994, ha vissuto una stagione molto positiva con recupero di traffici e di efficienza che hanno ribaltato l'immagine italiana, prima negativamente legata agli scioperi dei cammali degli anni '80. Negli ultimi dieci anni però la profonda trasformazione dei traffici marittimi, il gigantismo navale, le

globalizzazioni crescenti non hanno trovato nella portualità italiana una reazione tempestiva: la legge di "riforma della riforma portuale" ha navigato, dal 2002 ed il 2016, tra Parlamento (ah, quante audizioni infruttuose ho partecipato nelle Commissioni Trasporto di Camera e Senato) e governo. Tra il 2015 e il 2016, invece, vi è stata una concreta accelerazione quando finalmente, sotto l'attenta regia del ministro Graziano Delrio, ha visto la luce un nuovo impianto normativo che da un lato modifica la governance, dall'altro tende a semplificare, sburocratizzare e meglio coordinare il sistema portuale italiano.

In questo scenario mutato ho giudicato molto interessante il progetto di F2i (il primo fondo infrastrutturale italiano) di entrare nel mondo portuale. A distanza di 25 anni dalla riforma portuale del '94 le cose sono molto cambiate. Nei container il gigantismo navale e le concentrazioni armatoriali hanno portato ad una progressiva integrazione verticale dove i grandi armatori ritengono strategico controllare l'intero per-

corso logistico delle merci, quindi armatore, terminalista, agente marittimo, spedizione, trasporto interno. Un settore nel quale vedo poco spazio per terminalisti indipendenti se non per i grandi gruppi come PSA o Hutchinson, costretti anche questi spesso ad alleanze specifiche con i grandi vettori. Anche nel settore del terminalismo crocieristico sono nate delle integrazioni verticali spesso in joint tra più compagnie armatoriali: Napoli ha fatto da apripista con la stazione marittima in concessione al gruppo Msc, Costa Crociere e Royal Caribbean. Civitavecchia e altri porti hanno poi seguito questo modello, che tende anche a fidelizzare gli armatori di navi da crociera, ormai pochissimi e grandissimi, a un determinato porto.

Il settore invece delle merci varie, del project cargo, delle rinfuse, dei terminal multipurpose si presta, a mio avviso, ad integrazioni ed aggregazioni orizzontali che ne possono rafforzare la competitività in un contesto mediterraneo ed europeo

in cui l'Italia negli ultimi 15 anni ha perso molte posizioni. Ricordo infatti che nell'Unione europea a 28 il peso della portualità italiana è sceso in 10 anni (tra il 2005 ed il 2015) di quasi due punti, crollando dal 13,7 per cento del 2005 al 12 per cento del 2015, portando la portualità italiana dal primo al terzo posto in Europa. In questo scenario difficile, ma stimolante, F2i ha deciso di investire creando un primo polo di aggregazione nel dry e nel project cargo, un settore vitale per il nostro paese che vive di importazioni di materie prime, trasformazioni ed esportazioni di prodotti lavorati. Riteniamo infatti che, a distanza di 25 anni da quando imprenditori coraggiosi hanno investito nei porti, vi siano ora le condizioni (necessità di investimenti e di ristrutturazioni, cambi generazionali spesso problematici, globalizzazioni che richiedono aggregazioni) perché il primo fondo infrastrutturale italiano possa contribuire al rilancio della portualità italiana.

Siamo partiti da quattro terminal

nei porti di Marina di Carrara, Venezia e Chioggia (movimentiamo complessivamente oltre 5 milioni di tonnellate), che abbiamo acquisito dal gruppo Bogazzi, e guardiamo ora con interesse alla possibilità di allargare il perimetro delle nostre attività.

Un ultimo accenno personale alle motivazioni per cui ho accettato la carica di presidente di F2i Holding Portuale. Ne ho condiviso pienamente il progetto, ho visto quanto di buono F2i ha fatto in altri settori infrastrutturali, come ad esempio nella contigua area degli aeroporti, ho apprezzato la managerializzazione specifica, non solo finanziaria, delle sue aziende, ho condiviso la scelta, non di breve termine, dei suoi investimenti.

F2i Holding pensa alla crescita, ma nessuna fretta acquisitiva, analisi approfondite, trattative con chi ritiene valido il nostro progetto. Questo il contributo che FHP vuole dare alla portualità italiana e mediterranea.

**presidente F2i Holding Portuale*

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.

Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi, è stata fondata il 5 febbraio 1949 e, ad oggi, è l'unica organizzazione imprenditoriale del settore marittimo portuale presente in tutti i porti italiani. Raggruppa **16** associazioni federate cui aderiscono circa **500** aziende che occupano **5 mila** addetti e fatturano complessivamente circa 1 miliardo di euro all'anno. Gli agenti marittimi italiani gestiscono ogni anno circa **10 milioni** di teu (unità di misura del container) per una cifra vicina a **150 miliardi** di euro. L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direttrici: dalla promozione della portualità nazionale allo sviluppo dei traffici marittimi, dalla tutela delle Associazioni Federate allo svolgimento di funzioni arbitrali e di conciliazioni nelle controversie tra le Associazioni Federate, i loro Associati e le categorie aderenti. L'Agente Marittimo, da sempre presente nei porti italiani con un ruolo strategico all'interno del sistema portuale, svolge, inoltre, rilevanti funzioni di interesse pubblico in particolare a tutela dei creditori per i servizi portuali, a tutela della salute dei marittimi per le condizioni di imbarco e quale elemento di raccordo in materia di sicurezza portuale tra le Istituzioni e la nave.



**Federazione Nazionale Agenti,
Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi**

Sede di Roma: Viale Asia 3, 00144 Roma - Sede di Genova: Piazza Dante 6/6, 16121 Genova - www.federagenti.it



IL NUOVO PRODOTTO DI SIRM ITALIA GESTISCE I BIG DATA IN MODO INTEGRATO E INDIPENDENTE. GIANCARLO COLETTI, CEO DI LINEAR GROUP: "CI ESPANDIAMO CON NUOVE FILIALI ALL'ESTERO"

SIRM ITALIA fin dalla sua nascita è un punto di riferimento per le soluzioni tecnologiche integrate nel mercato Maritime. La sua recente collocazione all'interno di Linear Group, consolidata realtà industriale italiana che progetta e realizza soluzioni complete di Digital Integration, dalle Infrastrutture di Connessione ad Alta Tecnologia fino alla User Experience, ha già dato vita ad un programma di evoluzione della piattaforma integrata di Sirm Italia Fleet on Cloud, che verrà arricchita con l'utilizzo di abilitatori digitali, quali tecniche di Advanced Analytics, Machine Learning e Big Data, dei quali il Gruppo ha forti competenze.

FleetOnCloud®, attraverso un approccio modulare e scalabile, consente di rendere disponibili servizi che vanno dal tracking evoluto della flotta fino alla gestione in cloud di un Fleet Operation Center, dove i dati di bordo interagiscono con le informazioni esterne e il database di conoscenza della compagnia per un più efficiente utilizzo degli asset aziendali. Uno dei punti di forza

della soluzione *FleetOnCloud®* è rappresentato da un approccio integrato alla data collection con un gateway di bordo proprietario, un modello aperto ed interoperabile con applicazioni di terze parti e un approccio vendor independent per



una semplice integrazione in qualsiasi scenario nave.

FleetOnCloud® è una piattaforma di Unified Real-Time Fleet Intelligence e Smart Alerts and Event Tracking, che a breve integrerà strumenti di analisi predittiva e di supporto alle decisioni basate su algoritmi di Machine Learning e Intelligenza Artificiale applicati ai Big Data Generati dalle navi.

SIRM Italia si posiziona sul mercato come partner delle compagnie di navigazione nella rotta verso l'innovazione tecnologica e digitale e, in linea con questa visione, ha arricchito il suo portafoglio di offerta anche con l'offerta per supportare la compliance con la nuova normativa IMO sulla cybersecurity in vigore dal 2021. La soluzione, sviluppata in collaborazione con alcuni dei principali operatori internazionali del settore, verrà commercializzata con il nome Fleet CyberSecurity e si compone di una serie di moduli hardware e software da installare a bordo nave per la protezione completa della rete e degli endpoint (PC e Server di Bordo) e da un servizio remoto di controllo e reporting, in grado di assicurare un monitoraggio proattivo della sicurezza informatica e un'analisi delle principali minacce informatiche, attraverso un Security Operation Center attivo 24/7.

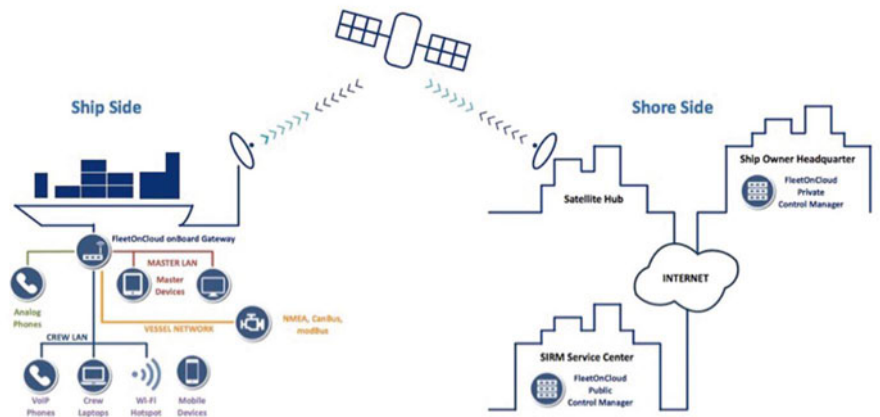
La soluzione *FleetOnCloud®* e *Fleet CyberSecurity* completano il portafoglio di offerta di SIRM Italia, affiancandosi alla consolidata



Giancarlo Coletta

offerta di servizi satellitari, grazie alla partnership con Speedcast, alla vendita, installazione e manutenzione di apparati elettronici di ponte per telecomunicazioni e navigazione, come distributore COBHAM - JRC - NAVICO e grazie alla sua rete di partner con copertura globale. L'offerta si completa con la fornitura di soluzioni di e-navigation, grazie alla recente partner con GNS per il prodotto Voyager FleetInsight.

FleetOnCloud - Solution overview



«Sirm Italia è per me una grande sfida, che ho accettato con grande entusiasmo», afferma Giancarlo Coletta, scelto da Linear Group come CEO dell'azienda, «Abbiamo di fronte a noi diversi obiettivi strategici da raggiungere nel breve termine, in primis il consolidamento del mercato nazionale, valorizzando al massimo il nostro portafoglio di offerta e l'esperienza e competenza del nostro team. Parallelamente stiamo perseguen-

do un ambizioso piano di crescita internazionale, che ci porterà nei prossimi mesi ad aprire nuovi uffici tecnici e commerciali in porti chiave per essere più vicini alle esigenze dei nostri clienti. Questa strategia, congiuntamente con lo sviluppo del portafoglio di offerta, ci posizionerà come una delle aziende più innovative del panorama nazionale e internazionale». Per maggiori informazioni www.sirmitalia.it – Info@sirmitalia.it.

**Competenza e professionalità
al servizio del trasporto
delle merci**

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e architetti della catena logistica. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo e generano, complessivamente, un fatturato di 15 miliardi di euro l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico- dando lavoro a circa 50.000 addetti. Fedespedit 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). La 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.

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



www.fedespedit.it - fedespedit@fedespedit.it



TECNOLOGIE GREEN PER TRASFORMARE L'INTERMODALITÀ DELL'ITALIA. PER RIUSCIRCI, L'ASSOCIAZIONE LOGISTICA DELL'INTERMODALITÀ SOSTENIBILE CHIEDE INCENTIVI PER INTERNAZIONALIZZARE E DIGITALIZZARE LE IMPRESE

Il trasporto e la logistica sono i pilastri fondamentali su cui si fonda l'economia nazionale ed internazionale. Una certezza anche in un momento nel quale l'economia tiene bassa la produttività del Paese generando debito pubblico, pressione fiscale ed eccesso di burocrazia. In Europa la frenata della Germania, il primo mercato di sbocco del Vecchio continente, pesa parecchio. Oltreoceano, l'aumento dei dazi imposti dal governo statunitense su alcuni beni sono un serio rischio per il *made in Italy*. Quest'anno l'economia italiana crescerà poco rispetto alle sue potenzialità, i livelli di disoccupazione sono ancora troppo elevati, così come le disuguaglianze sociali. Eppure, nonostante l'Italia sia il Paese che cresce meno in Europa – secondo l'OCSE e il Fondo Monetario Internazionale –, i settori del trasporto e della logistica sono, al contrario, estremamente virtuosi.

È in questa cornice che si muove ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, ad oggi una primaria realtà associativa italiana nel settore del trasporto sostenibile. Unica in Italia perché riunisce armatori, società di auto-transporto, compagnie ferroviarie, terminalisti, spedizionieri, interporti, istituti tecnico-scientifici, porti e università (come soci onorari), centri di ricerca ed enti di formazione. Conta un fatturato aggregato di circa 23 miliardi di euro, 1,510 imprese associate, un parco veicolare di 110 mila mezzi, 125 linee di autostrade del mare e cabotaggio insulare; 140,500 collegamenti marittimi annuali, oltre 120 linee ferroviarie, 60,500 collegamenti ferroviari annuali, 7 interporti e 36 porti (soci onorari). Ma soprattutto ALIS rappresenta oltre 165 mila unità di forza lavoro. Tutto ciò la rende un interlocutore interistituzionale e intraeuropeo.

Il presidente di ALIS, Guido Grimaldi sottolinea che gli associati hanno investito 5 miliardi in sostenibilità negli ultimi tre anni puntando su mezzi navali, ferroviari e terrestri d'avanguardia. «Abbiamo creato occupazione per oltre 10 mila persone», ha detto Grimaldi. ALIS ha calcolato che ogni anno in Italia, grazie alle autostrade del mare, vengono spostati dalla strada al mare 2,7 milioni di mezzi pesanti, eliminando circa 2,2 milioni di tonnellate di anidride carbonica, pari a 70 milioni di tonnellate di merci trasportate. Minor costo del lavoro e riduzione della pressione fiscale sono due misure molto importanti per mantenere competitivo il settore. Ma per ALIS è necessario prevedere altre forme incentivanti stabili per il settore, come le decontribuzioni per i lavoratori dipendenti o le agevolazioni fiscali per chi assume under 30 anni. La crescita dell'occupazio-

ne giovanile è la chiave per ridurre il gap tra Sud e Nord dell'Italia. In quali settori? Certamente l'alta tecnologia sviluppata nella sostenibilità ambientale e nella sicurezza. Nonostante uno scenario economico poco confortante, la domanda estera di prodotti nazionali è in ripresa, mostrando nel primo semestre di quest'anno una crescita pari al 2,5 per cento dell'export e dell'1,2 per cento dell'import rispetto al primo semestre 2018. Per mantenere questi ritmi è fondamentale, secondo ALIS, stanziare incentivi alla logistica. Da un lato i privati investono in ricerca, digitalizzazione, ambiente, intermodalità come alternativa al tutto-strada; dall'altro però lo Stato deve rendere strutturali gli incentivi su ferrovie e ro-ro invece di limitarsi a bonus una tantum. Un'idea recentemente sposata dall'ultimo governo Conte. Per la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, «servono nuove regole per dare stabilità ai provvedimenti. La discontinuità politica rappresen-



ta un limite. L'intermodalità deve tornare centrale. Su Ferrobonus e Marebonus abbiamo chiuso emendamenti sulla loro riproposizione per il prossimo biennio, così come abbiamo messo nel decreto fiscale un incentivo per il rinnovo del parco veicolare». Il ministro degli Affari Europei, Vincenzo Amendola, sottolinea che «andare a trattare

con alle spalle il mancato utilizzo dei fondi del precedente settennato non è bello. Ci sono però ancora grandi possibilità ed occorre un approccio pragmatico anche per rendere maggiormente efficiente il dialogo tra Roma e Bruxelles». L'azione di ALIS è sempre più orientata verso lo sviluppo sostenibile come chiave per migliorare la pro-



SPEDIZIONI MARITTIME TERRESTRI E AEREE OPERAZIONI DOGANALI IMPORT/EXPORT

**Spedizioni di carico completo (FCL) - Spedizioni di carico parziale (LCL)
Consolidazioni - Logistica integrata
Sdoganamento merci - Servizi door to door**

**Palettizzazioni e consolidamento merci - Distribuzione nazionale
Magazzinaggio - Servizi door to door - Servizio FLASH DELIVERY**

**Trasporto camionistico - Pratiche doganali import/export
Confezionamento capi abbigliamento all'estero**

Via Melisurgo, 15 - 80133 Napoli - Tel. 081 5523071 - 081 5520167 - Fax 081 5518127
Cis di Nola Isola 1, Torre 1, 127 - Tel. 081 8268682 - Fax 081 5108597
www.interspedservice.it - mail: info@interspedservice.it



duttività e la competitività delle aziende, attraverso navi efficienti e sicure. Per esempio, sono stati ingenti negli ultimi anni gli investimenti del settore marittimo per ridurre le emissioni. In alcune navi per i rotabili di recente costruzione sono state installate mega batterie a litio da oltre 5 megawattora, equivalenti a 90 auto Tesla, per alimentare le navi durante le soste nei porti. Vengono installati *scrubber*, grandi catalizzatori per la depurazione dei gas di scarico che permettono di rispettare i limiti imposti dalla normativa internazionale dell'International Maritime Organization (IMO) sul tenore di zolfo, che dal 2020 verrà tagliato di sette volte nel bunker, scendendo dall'attuale 3,5 per cento di massa/massa allo 0,5 per cento. Anche qui lo Stato, secondo ALIS, deve intervenire defiscalizzando, per esempio riducendo le tasse portuali a chi inquinava meno.

Passando al settore ferroviario, sebbene l'Italia sia il Paese europeo più montuoso, ALIS ritiene che siano 4 i corridoi delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) su cui puntare, per migliorare la competitività nel cabotaggio e nell'intermodalità. Un ruolo strategico è svolto dai terminali di trasbordo intermodali, sia pubblici che privati, con grandi volumi di traffico importanti per i collegamenti ferroviari. Per ALIS è doverosa una disciplina organica sugli interporti, un'ottimizzazione della rete infrastrutturale che richiede:

- detassazione dell'IMU sugli immobili destinati a terminali intermodali;
- premialità del traffico merci con risorse certe e replicabili;
- aree di sosta e di stoccaggio per le UTI, compresi i semirimorchi;
- corridoi doganali ferroviari; disciplinare le soste tecniche dei trasporti pericolosi;
- incentivi all'ammodernamento di

carri ferroviari, casse mobili e gru per i trasbordi delle UTI;

- agevolazione della circolazione notturna del traffico merci ferroviario con slot dedicati sulle linee AC/AV;

• piani di emergenza per gli eventi straordinari ed imprevedibili, come il "blocco di Rastatt" che ha causato un fermo senza precedenti della catena logistica ferroviaria in tutta Europa

- potenziamento della formazione professionale dei macchinisti.

Sulla burocratizzazione, oltre al necessario sfolto dei regolamenti tramite Testi Unici e Codici, ALIS considera fondamentale lo strumento del CMR Elettronico. Diversi Stati membri dell'Unione europea non hanno una piattaforma comune di scambio e di decodifica dei documenti e delle informazioni elettroniche. L'adesione al Protocollo Addizionale da parte dell'Italia – anch'essa Paese aderente alla Convenzione CMR – potrebbe essere un primo concreto passo in avanti per l'introduzione immediata dell'e-CMR.

Non solo quindi un abbassamento del costo del lavoro per imprese e dipendenti, ma anche un abbassamento del costo di accesso alle professioni legate alla logistica e all'intermodalità, così da avvicinare sempre più giovani a questo settore.

«La mobilità sostenibile è un dovere morale e sociale, da porre al centro delle nostre scelte strategiche», secondo Grimaldi.



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

WE SHIP EVERYTHING
from A to *Zeta*



*Zeta
System*



zeta-system.it

INTERNATIONAL FORWARDERS



Hard to abate

di Mario Mattioli
(presidente di Confitarma)

A fine ottobre, in occasione dell'assemblea annuale, Confitarma ha chiesto al governo un'agenda condivisa delle priorità del mare, evidenziando che uno dei principali problemi da risolvere è l'eccesso di burocrazia che costa ad ogni nave italiana tra i 40 mila e i 100 mila euro l'anno in più rispetto ai concorrenti europei.

Quello della sburocratizzazione è un tema centrale per l'intero sistema paese, di cui il governo è ben consapevole e che va di pari passo con lo sviluppo della digitalizzazione. Anche il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, durante l'assemblea di Confitarma di circa un mese e mezzo fa, ha concordato su tale aspetto, assicurando che il go-

**LO SHIPPING È UNO
DEI SETTORI PIÙ COMPLICATI
SU CUI INTERVENIRE PER
RIDURRE LE EMISSIONI.
È DIFFICILE DA ABBATTERE:
ALCUNE SOLUZIONI
TECNOLOGICHE
SEMPLICEMENTE NON SONO
PRATICABILI. MA QUESTO
NON SIGNIFICA CHE NON
FACCIA NULLA, ANZI,
LA COMUNITÀ
INTERNAZIONALE HA IN
SERBO PER IL TRASPORTO
MERCANTILE OBIETTIVI
MOLTO AMBIZIOSI**

verno sta lavorando intensamente nella direzione di un'Italia più digitalizzata in tutti i settori. Fondamentale sarà il ruolo della pubblica amministrazione per raggiungere l'obiettivo di ridurre tutti i vincoli e i laccioli dei provvedimenti amministrativi. Per quanto concerne il settore marittimo, Confitarma è a disposizione delle autorità competenti per riallineare, ove possibile, la normativa italiana agli standard internazionali, anche attraverso le proposte di semplificazione normativa a costo zero elaborate dal nostro Comitato Regole e Competitività, ricordando che il tempo è un fattore economico che incide pesantemente sui conti economici delle aziende.

Altro tema di grande importanza ed attualità è quello della salvaguardia dell'ambiente. Come ho ripetuto

più volte, il 90 per cento delle merci viaggia via mare e ciò, inevitabilmente, comporta un impatto ambientale del trasporto marittimo. Gli armatori di tutto il mondo ne sono consapevoli e da molti anni sono impegnati a ridurre tale impatto. Basti dire che, nel decennio 2008-2018, lo shipping ha ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO2 e dal primo gennaio 2020, il contenuto di zolfo nel carburante sarà ridotto di ben sette volte in ambito globale (dal 3,5 allo 0,5 per cento), accelerando la riduzione di emissioni. Non mi stancherò di ripetere che lo shipping è la modalità di trasporto più sostenibile e rappresenta uno strumento potente di contrasto al cambiamento climatico, confermato anche dagli interventi del governo in

Assemblea. Le autostrade del mare, ad esempio, riducono sensibilmente i costi esterni prodotti dal "tutto strada": oltre un milione e mezzo di veicoli pesanti e circa 40 milioni di tonnellate di merci. Vuol dire oltre 1,2 milioni di tonnellate di anidride carbonica non emesse in atmosfera grazie all'intermodalità. L'International Maritime Organization prevede entro il 2050 la riduzione della metà delle emissioni di gas serra (greenhouse gas) rispetto al 2008. Considerate le previsioni di crescita dei volumi di merci movimentati via mare, e quindi della flotta, si tratta di una riduzione di circa il 75 per cento per ogni nave. È un obiettivo ambizioso al quale l'industria armatoriale vuole concorrere ma serve un'azione condivisa a livello internazionale poiché singoli interventi nazionali danneggerebbero il trasporto marittimo e, quindi, l'economia del mondo.

Come ho già avuto modo di spiegare, quello marittimo è considerato un settore hard to abate, difficile da abbattere, poiché molte soluzioni non sono possibili né tecnicamente né fisicamente e quindi, pur lavorando intensamente nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni carbon free, abbiamo bisogno di una forte governance e di obiettivi, risorse e tempi di realizzazione adeguati, in un quadro giuridico che accompagni la transizione. La ricerca e l'innova-



Sergio Costa e Mario Mattioli

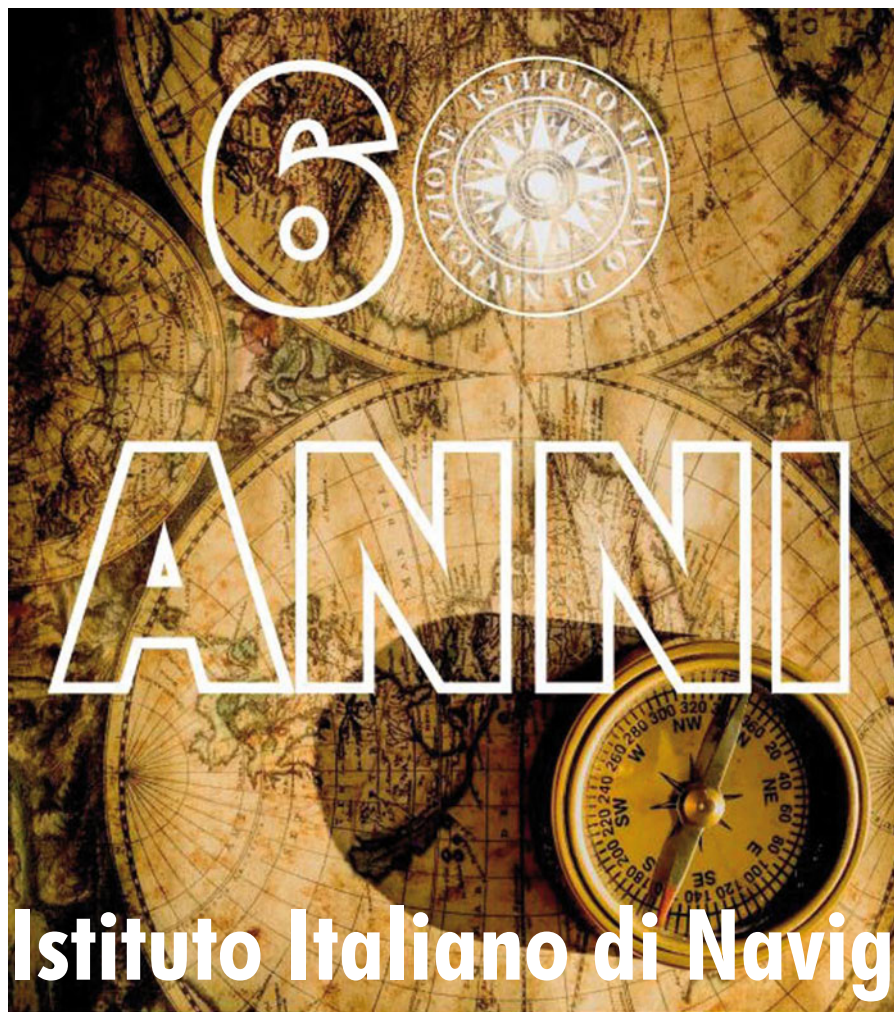
vazione tecnologica nello shipping non possono essere sostenute solo dalle risorse finanziarie private. Per sviluppare progetti carbon neutral è possibile ricorrere a finanziamenti europei, come quelli del programma Horizon Europe 2021-2027. Se non si vuole rimanere al palo, bisogna anche fare presto perché il mondo della finanza si sta sempre più orientando verso scelte di finanziamento di investimenti green e ambientalmente sostenibili. La flotta italiana, in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali, ha già realizzato ingenti investimenti per tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente. Basti pensare all'alimentazione a batteria (quindi zero emissioni) durante le soste della nave in porto, l'utilizzo del GNL come combustibile alternativo e l'installazione di scrubber.

Naturalmente, tutto ciò è molto importante ma occorre anche procedere celermente alla soluzione di problemi pratici, come quello di dare alle navi italiane alimentate a GNL la possibilità di rifornirsi anche nei porti italiani, possibilità che oggi non c'è per la mancanza delle relative regolamentazioni. Infine, dato che il trasporto marittimo è per sua natura internazionale, occorre che vengano ratificate importanti Convenzioni come è già

successo in altri paesi marittimi. Mi riferisco in particolare alla Ballast Water Management Convention, per il controllo della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti, per la quale è necessario prevedere i necessari provvedimenti di esenzione locale oltre a uniformare

i relativi certificati agli standard internazionali. Altra importante Convenzione che ancora l'Italia non ha ratificato, pur essendo uno dei primi Paesi firmatari, è la Convenzione di Hong Kong per dare un chiaro segnale in tema di demolizione delle navi, green recycling e monitoraggio degli standard dei cantieri asiatici. Su tutti questi temi ambientali gli armatori italiani vogliono rafforzare il dialogo con il Governo mettendo a disposizione esperienza e conoscenze.

Per questo ho molto apprezzato le parole del ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, che proprio durante la nostra assemblea ha annunciato di aver costituito presso il ministero dell'Ambiente una direzione generale del mare che sarà operativa dal primo gennaio dell'anno prossimo. Una nuova struttura dedicata al mare per dialogare con gli armatori.



MENTRE LO SPUTNIK SOVIETICO E L'EXPLORER AMERICANO COMPLETAVANO LE LORO PRIME ORBITE INTORNO ALLA TERRA, A ROMA, NEL 1959, UN GRUPPO DI ESPERTI E PROFESSIONISTI APRIVA UN ALTRO FRONTE ESPLORATIVO, QUELLO DI UN ISTITUTO DEDITO ALLA CONOSCENZA DEL DIRITTO E DELLE TECNICHE MARITTIME

Istituto Italiano di Navigazione, sessant'anni di scienza della mobilità

di Marco Molino

Era un'Italia al tempo stesso moderna e arretrata quella del 1959. C'erano già i primi segnali incoraggianti di un'evoluzione del sistema industriale e dei trasporti, ma in un contesto che ancora stentava a tenere il passo con il rapido sviluppo tecnologico dell'Occidente. Eppure la fiducia nelle "magnifiche sorti e progressive" del Paese viaggiava sulle ali del Boom economico e le conquiste scientifiche nel mondo aprivano scenari da sogno anche per noi. Mentre lo Sputnik sovietico e l'Explorer americano completavano le loro prime orbite intorno al pianeta, a Roma un gruppo di esperti e professionisti della mobilità – intesa in tutte le sue forme – capì che il sapere e le competenze nostrane di quel campo potevano essere valorizzate solo lavorando in una logica di rete, mettendo in connessione un

patrimonio immateriale diffuso per accompagnare adeguatamente il processo di modernizzazione. Però questo web della conoscenza ante litteram non poteva essere virtuale: doveva avere una sua casa, un luogo fisico di incontro e confronto per elaborare progetti e percorsi di promozione della conoscenza tecnico-scientifica.

Da tale consapevolezza, nacque sessant'anni fa nella Capitale l'Istituto Italiano di Navigazione, che nelle prime righe dello statuto proclamava l'ambizioso obiettivo "di promuovere lo sviluppo delle scienze e delle tecniche nonché il diritto, la giurisprudenza, la gestione e l'economia della navigazione (terrestre, marittima, aerea e spaziale), e di diffonderne la conoscenza". Un organismo non profit votato al progresso e riconosciuto come ente con personalità giuridica nel 1964 in una cerimonia svolta alla presenza del presidente

della Repubblica Giuseppe Saragat. Una legittimazione istituzionale di alto profilo che dimostra quanto, proprio in quegli anni di transizione tra la vocazione rurale e le aspirazioni industriali, si sentisse la necessità di un punto di riferimento culturale che potesse contribuire ad elevare le competenze.

L'Istituto attualmente presieduto da Palmira Petrocelli persegue tutt'oggi l'arricchimento dei saperi con le molteplici attività di ricerca che coinvolgono studiosi dei mezzi di posizionamento, terrestri, satellitari e autonomi e delle relative interconnessioni con i sistemi di telecomunicazione. Tra i soci figurano ingegneri, architetti, tecnici, professori, fisici, marinai, piloti, avvocati e giornalisti: un'agorà scientifica in cui gli insegnanti sono contemporaneamente allievi, grazie anche ai rapporti instaurati con organismi internazionali allo scopo di favorire



Palmira Petrocelli taglia la torta del 60^a compleanno dell'Istituto

il proficuo confronto tra specialisti. Rientra in questo quadro l'adesione nel 2017 al Resilient Navigation and Timing Foundation, il *think-tank* statunitense che sta lavorando in stretto contatto con l'International Maritime Organization per portare all'attenzione dei governi la problematica relativa alla interferenza deliberata di segnali satellitari, azioni criminali di hacker sostenuti da misteriose (ma neanche tanto) entità statutali, causa di possibili pericoli per la navigazione marittima. Oltre allo scambio di informazioni con centri di ricerca italiani e stranieri, l'ente promuove e organizza riunioni, conferenze e seminari che

indagano nel passato per comprendere meglio il presente. Emblematico in tal senso il recente focus sulla pirateria marittima di ieri e di oggi. E se le pubblicazioni di carattere tecnico professionale e divulgativo circolano nelle università, nelle accademie militari e nelle scuole superiori, il sostegno alle esplorazioni sul campo, come quella condotta tra i ghiacci artici dalla spedizione in barca a vela Best Explorer, ci rammenta come talvolta sia utile uscire dalle aule accademiche per comprendere l'ambiente e il nostro complesso rapporto con il globo. «Sempre più spesso – spiega il vicepresidente vicario Luca Sisto – sia-

mo protagonisti nelle sedi in cui lo studio davvero si traduce in applicazioni e risultati concreti. Siamo tra i fondatori dell'associazione Internazionale degli Istituti di Navigazione (presente con un nostro esperto in Cina al congresso sulla navigazione satellitare) e poi del gruppo Europeo degli Istituti di Navigazione, oltre ad essere iscritti all'Anagrafe Nazionale delle Ricerche». E dopo sessant'anni di relazioni meticolosamente tessute, pure in questo terzo millennio gravato da emergenze ambientali e geopolitiche l'istituto romano ribadisce la sua incrollabile fiducia nelle "sorti progressive" della scienza italiana.



INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER











La flotta "green" di Grimaldi



LA FLOTTA DEL GRUPPO GRIMALDI, COM'È ORMAI CONSOLIDATO DA ANNI, SI FA SEMPRE PIÙ ECO-SOSTENIBILE. L'OBBIETTIVO È AMBIZIOSO, L'ARMATORE NAPOLETANO VORREBBE ARRIVARE ALLE ZERO EMISSIONI, PERLOMENO QUANDO LE SUE NAVI SONO ATTRACCATE NEI PORTI, COSÌ DA NON CONTRIBUIRE AFFATTO ALL'INQUINAMENTO DELLE CITTÀ. SU QUESTI TEMI ABBIAMO CHIESTO ALL'AD EMANUELE GRIMALDI APPROFONDIMENTI E VALUTAZIONI CIRCA IL PROBLEMA AMBIENTALE SEMPRE PIÙ DI ATTUALITÀ E IMPATTANTE SULLO SHIPPING

Le sfide ambientali che nei prossimi decenni lo shipping dovrà affrontare sono tre: la qualità dell'aria, la produzione di energia e le conseguenze del cambiamento climatico. Le incertezze su come affrontarle non mancano. Per esempio, c'è l'incognita del cold ironing, una tecnologia che permetterebbe di alimentare le navi all'ormeggio con energia elettrica fornita da terra riducendo le emissioni nocive in porto. Molti porti la sperimentano ma la standardizzazione del sistema è ancora lontana. Richiede un'enorme potenza ma soprattutto tariffe uniformi tra il giorno e la notte altrimenti i costi, per l'armatore, per le autorità portuali, per i comuni, diventano ingestibili. Secondo alcuni porti italiani senza una regolamentazione delle autorità energetiche dei singoli paesi il cold ironing non andrà lontano. Ci sono tante collaborazioni tra privati, tra

fornitori, costruttori navali, terminalisti, armatori, ma c'è bisogno di una regolamentazione di Stato. Una questione approfondita recentemente dall'*Environmental Report 2019* dell'European Sea Ports Organization, l'associazione europea dei porti, un resoconto statistico su quanto ambientalmente sostenibili stiano diventando i porti europei, quanto siano trasparenti nel comunicare le iniziative e quanto incentivano le navi mercantili a inquinare meno. Inoltre, occorre essere certi che la fonte di energia usata per offrire il cold ironing non sia inquinante.

Nel frattempo, gli investimenti del Gruppo Grimaldi si fanno sempre più ingenti. La normativa dell'International Maritime Organization (IMO) è sempre più vicina: nel 2020 tutte le navi commerciali in giro per il mondo dovranno navigare emettendo oltre sette volte meno i livel-

li di zolfo consentiti attualmente. La priorità immediata del Gruppo Grimaldi è stato l'adeguamento al pacchetto di misure della comunità internazionale. Una rivoluzione per il mondo dello shipping e dei trasporti a livello globale: a partire dal 1 gennaio 2020, il contenuto di zolfo nelle emissioni delle navi non dovrà superare lo 0,5 per cento di massa/massa. Attualmente è consentito fino al 3,5 per cento (ad eccezione delle area ECA dove esso scende allo 0,1 per cento). E il 2020 è solo l'inizio. Per il 2050 l'IMO ha fissato uno standard delle emissioni tale da portare a un dimezzamento delle emissioni di gas serra (quindi non solo di anidride carbonica) prodotte dalle navi rispetto ai livelli raggiunti nel 2008. È chiaro, quindi, che attrezzarsi per tempo per quella data, ordinando navi progettate appositamente e modificando quelle esistenti, è un imperativo.

Scrubber: la carica dei 101

Saranno 101 le unità della flotta Grimaldi, su 130 totali, che saranno presto dotate di un sistema di depurazione dei gas di scarico, gli scrubber, mentre a partire da gennaio 2020 le restanti navi verranno alimentate con carburante pulito. L'obiettivo è l'abbattimento pressoché totale delle emissioni di zolfo e polveri sottili nell'atmosfera. È inoltre in fase di studio un impiego di questi filtri per depurare anche l'acqua marina dalle particelle di microplastiche e dai metalli pesanti. Secondo uno degli amministratori delegati del Gruppo Grimaldi, Emanuele Grimaldi, l'utilizzo degli scrubber va oltre il loro mero utilizzo come "marmitte". «Hanno un potenziale enorme - spiega - perché filtrano fino a 50 mila tonnellate d'acqua al giorno. Stiamo facendo degli studi con le università per applicarli anche in questo campo». Il Gruppo, tra l'altro, ha aderito alla carta SAILS (Sustainable Actions for Innovative and Low-impact Ship-



Emanuele Grimaldi

ping) come primo firmatario italiano.

Di fronte alle potenzialità degli scrubber, e ai grossi investimenti fatti, è naturale che l'armatore nutra dubbi circa il gas naturale liquefatto (LNG). «In primo luogo si

fa confusione», afferma Emanuele Grimaldi. «È un carburante pericoloso da trasportare, la sua combustione emette anidride carbonica ma non viene considerato e trattato come un carburante fossile. C'è, nei porti dove salpo, la possibilità di fare questo carburante? No, allora di cosa stiamo parlando? Inoltre, il prezzo del gas è un segreto: in alcuni Paesi costa di più, in altri di meno e non si sa perché. Non posso sapere qual è il prezzo industriale e quando sarà ben distribuito sarà troppo tardi perché verrà superato da altri combustibili "carbon free". Inoltre, per fare un esempio, per le navi Finlines, in Finlandia, dovrei farlo provenire dalla Russia, trasportato da camion che inquinano».

Megabatterie

Mentre il cold ironing stenta a decollare, il Gruppo Grimaldi non aspetta ed equipaggia le sue navi di batterie per spegnere in autonomia i diesel-generatori in porto ed alimentarsi con proprie megabatterie. Nei prossimi tre anni la

COMBI LINE
International Spa



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

SERVIZI LCL DA/PER NAPOLI

EXPORT:

- **Imbarchi per Asia via Singapore o via Hong Kong**

China, Giappone, Korea, Taiwan, Indonesia, Malaysia, Filippine, Thailandia, Vietnam, India, Bangladesh, Sri Lanka, Pakistan, Australia, Nuova Zelanda, Sud Africa, etc.)

IMPORT: (con sbarco e svuotamento a Napoli)

- **Imbarchi settimanali da Sud Est Asia e Cina via Hong Kong, Shanghai, Ningbo, Singapore**

Resto del mondo, export/import, via Milano con partenze regolari.

Filiale di NAPOLI - Via E. Cosenz n.13 - 80142 Napoli - Fax: 081 19810064 info.napoli@combiline.it
Contatti - Sales and Director: Gianni Velonà - gianni.velona@combiline.it - Tel. 081 19810051
Export dept: Angela Amitrano - angela.amitrano@combiline.it - Tel. 081 19810052
Import dept: Vincenzo La Montagna - vincenzo.lamontagna@combiline.it - Tel. 081 19810053
Customer desk: Diego Sommella - diego.sommella@combiline.it - Tel. 081 19810055





sua flotta si amplierà con ulteriori 17 navi di ultima generazione particolarmente ecologiche rispetto alle altre navi ro-ro in circolazione. Di queste, 12 sono dedicate alle merci rotabili, classe GG5G, 5 sono Pure Car & Truck Carrier, tutte già ordinate. Inoltre, è attualmente in corso la gara di assegnazione per la costruzione di 2 navi ro/pax classe Superstar, per le rotte del Mar Baltico, che vanteranno il più grande impianto di mega batterie al litio mai montato a bordo di una nave. «Quando le ho ordinate - spiega Emanuele Grimaldi -, le batterie di questo tipo costavano tre volte un generatore. Oggi il loro prezzo si è dimezzato. Inoltre, il prezzo del litio sta scendendo grazie alla scoperta di nuove miniere nel mondo e le tecnologie per produrlo stanno migliorando. Quando inventeranno un conduttore solido, meno infiammabile, ci sarà una svolta». Il Gruppo sta anche progettando una nuova classe di navi, le “supercruise”, da impiegare nel Mediterraneo, dotate di avanzate tecnologie ambientali, che si affiancherebbero

alle prime navi che nel Mediterraneo già sostano nei porti a zero emissioni: le due ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona. Costruite nel 2008, sono state sottoposte ad un complesso intervento di allungamento e restyling portato a termine quest'anno presso lo stabilimento Fincantieri di Palermo. Ora sono entrambe dotate di batterie al litio, in grado di alimentarle durante le soste nei porti senza la necessità di mettere in funzione i diesel-generatori, azzerando le emissioni inquinanti.

Ammoniaca per navigare

Secondo Emanuele Grimaldi, la propulsione del futuro per le navi mercantili potrebbe essere l'ammoniaca, piuttosto che l'idrogeno. Diventa liquida praticamente a temperatura ambiente e con una pressione di sole otto atmosfere, immagazzina più energia - essendo più densa dell'idrogeno - e per essere sintetizzato richiede molecole ‘pulite’ facilmente reperibili, l'idrogeno o l'azoto. L'idrogeno al confronto è decisamente più scomodo: richiede 260 gradi sottozero

per liquefarsi, riducendone così il volume, e per essere sintetizzato, ad oggi si usano principalmente molecole di metano con produzione di anidride carbonica. Un litro di ammoniaca contiene paradossalmente più idrogeno dell'idrogeno perché ha una densità di energia più elevata», spiega Grimaldi. «L'efficienza energetica - continua - non è solo un obbligo morale di fronte alla situazione di grave emergenza ambientale che stiamo vivendo è anche la chiave di sviluppo per l'intera comunità internazionale: il trasporto intermodale rappresenta infatti una modalità di trasporto più pulita e più economica, in grado di favorire la crescita dell'intero settore. Il nostro impegno per la decarbonizzazione ci ha consentito di raggiungere risultati importanti: negli ultimi due anni il volume di merci trasportate dal Gruppo Grimaldi è cresciuto del 17 per cento, nel contempo abbiamo sensibilmente abbattuto il consumo di carburante e le emissioni di zolfo e polveri sottili per ogni miglio percorso».

RIMORCHIATORI NAPOLETANI S.R.L. GROUP



TOWAGE - SALVAGE - OFFSHORE SUPPLY SERVICE



FLEET

NAME (BUILDING YEAR - MAIN ENG. BHP - BOLLARD PULL TONNES/DEAD-WEIGHT)

SALV. TUG	ANACAPRI	(2002-4'400-52)	SALV. TUG	PUNTA RONDINELLA	(1983-2'205-36)
SALV. TUG	ARMANDO DE DOMENICO	(2000-5'300-70)	SALV. TUG	PUNTA SCUTOLO	(1992-3'752-44)
ESCORT SALV. TUG	CAPO S. VITO	(2011-5'550-75)	SALV. TUG	SAN BENIGNO	(1982-2'205-36)
ESCORT SALV. TUG	CHERADI	(2009-5'550-75)	SALV. TUG	SAN CATALDO	(1986-3'086-42)
ESCORT SALV. TUG	DRITTO	(2010-5'550-75)	ESCORT SALV. TUG	SAN GENNARO	(2010-5'550-75)
SALV. TUG	GALLUZZO	(2019-6'300-75)	SALV. TUG	SANT'ELMO	(1993-3'752-44)
SALV. TUG	GUARRACINO	(2002-4'400-52)	SALV. TUG	VESUVIO	(1983-2'205-36)
SALV. TUG	MAGNA GRECIA	(2000-5'300-70)	SALV. TUG	VIVARA	(2018-4'080-51)
SALV. TUG	MARECHIARO	(2017-4'080-51)	SV UT 755-L	GARGANO	(2002-5'450-3200)
SALV. TUG	MASTINO	(1985-3'086-42)	SV UT 755-L	PORTOSALVO	(2005-6'310-3200)
SALV. TUG	PUNTA CAMPANELLA	(1992-3'752-44)	SV STX09CD	ENEA	(2010-8'880-4850)

HEAD OFFICE: 80133 NAPOLI - Via A. Depretis 114 - Tel. +39 0815522144 - Fax. +39 0815518047 - mail: segreteria@rimnap.it - www.rimnap.it

BRANCH OPERATIONS OFFICES:

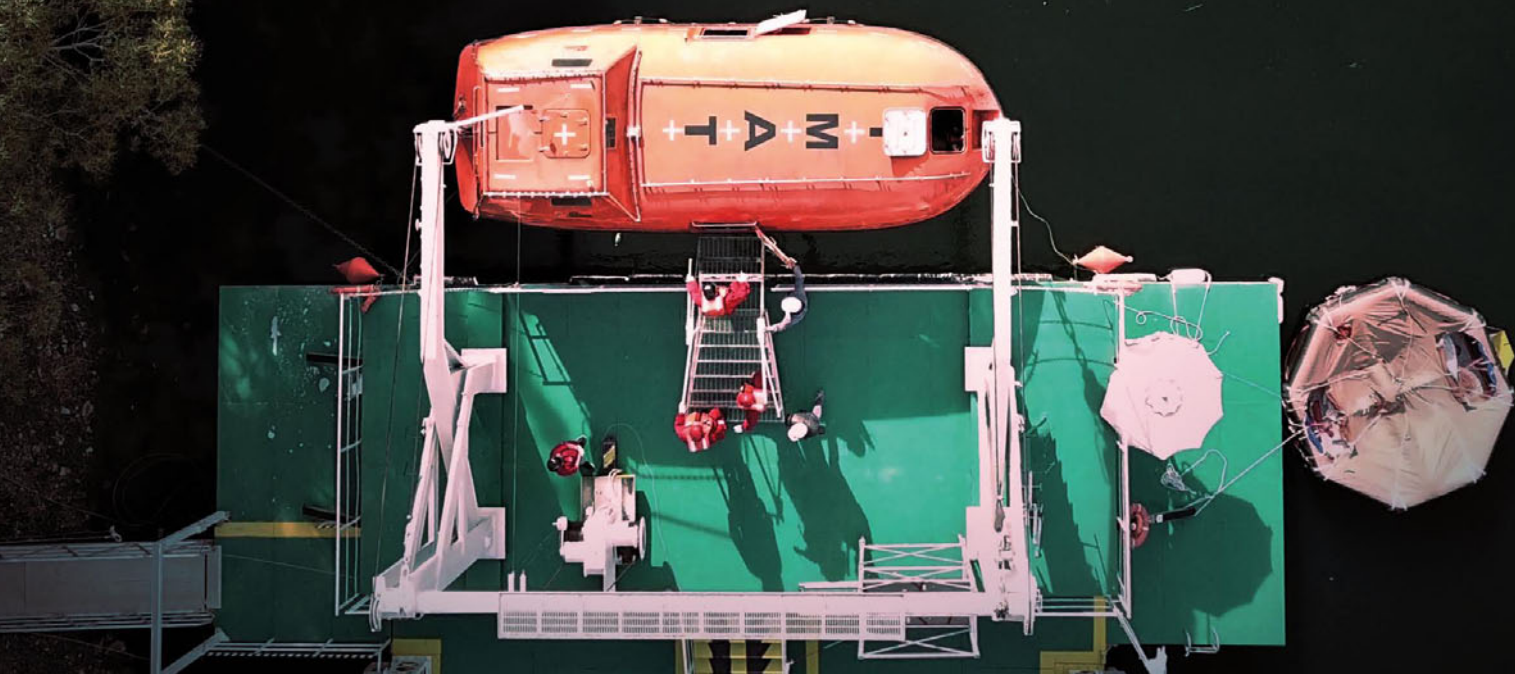
80133 NAPOLI
Molo Vittorio Emanuele II
Tel. +39 0815635055
Mobile: +39 3356200672
Fax +39 0812855030

74100 TARANTO
Corso Vittorio Emanuele, 17
Tel. +39 0994707522
Mobile: +39 348585992
Fax +39 0994714474

04024 GAETA
Via Duomo, 30
Tel. +39 0771460614
Mobile: +39 3356200675
Fax +39 0771466352

70122 BARI
Molo Foraneo, Banchina n. 8
Tel. +39 0805219342
Mobile: +39 3485859912
Fax +39 0805232511

Gli esami non finiscono mai



AL CENTRO IMAT DI CASTELVOLTURNO I MARITTIMI E GLI ARMATORI NON OTTENGONO SOLTANTO I CERTIFICATI INTERNAZIONALI MA IMPARANO AD ESSERE FLESSIBILI, CURIOSI, APERTI ALLA CRESCITA PROFESSIONALE E CULTURALE, IN UN MERCATO DEL LAVORO CHE CHIEDE COMPETENZE. INTERVISTA ALL'AD DEL POLO DI ECCELLENZA DI CASTELVOLTURNO, FABRIZIO MONTICELLI

di **Paolo Bosso**

Cinquecento persone al giorno tra studenti, docenti e personale dei servizi. Oltre 20 mila marittimi ospitati ogni anno in 165 stanze di un palazzo costato oltre 3 milioni di euro, non solo per ristrutturarlo ma per equipaggiarlo con elevata

tecnologia, capace sia di far funzionare la struttura che per simulare la vita a bordo di una nave mercantile. L'Italian Maritime Academy Technologies (IMAT) non ha più bisogno di presentazioni ormai. Operativo dal 2005, ristrutturando poi un vecchio albergo acquisito nel 2013, oggi è un pezzo del delicato territorio di

Pinetamare, frazione Castelvoltur-
no, coinvolgendo oltre 100 ditte fornitrici, la maggior parte locali. Oggi è un centro di eccellenza per la formazione del personale marittimo, dove però non si viene solo per ottenere i certificati obbligatori internazionali dello *Standards of Training, Certification and Watchke-*



Landi & Navarra srl



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

Sedi operative:

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

eping for Seafarers (STCW), la convenzione internazionale del 1978 dell'International Maritime Organization (IMO) che regola la formazione continua degli equipaggi. «La cultura della conoscenza generalmente riguarda un bisogno personale, ma in un mondo che cambia così velocemente, e in un contesto marittimo dove tradizionalmente l'esperienza conta più della conoscenza, oggi dello studio dobbiamo avere una concezione diversa, invertendo il rapporto», spiega Fabrizio Monticelli, amministratore unico dell'IMAT. «Si tratta di concepire – continua - il portafoglio delle competenze come individuale e non semplicemente limitato alle esigenze della formazione. Possiamo dare un grosso aiuto a quel grande patrimonio di conoscenze dei direttori e degli ufficiali, che proprio sulla base dell'esperienza hanno gestito le nostre flotte, rendendoli più consapevoli del valore della didattica, del confronto continuo con le innovazioni. È un plus valore, quello di non ritrovarsi fuori dal mercato del lavoro ed è questo il nostro scopo, vogliamo tirare fuori questa consapevolezza dai marittimi».



Fabrizio Monticelli

settore, passando dalla formazione per il marittimo a quella per le compagnie: gli armatori hanno capito che non rappresenta un costo ma un investimento. Lo shipping, oltre ad essere capital intensive, è labour intensive, le competenze sono strategiche. In due anni è stata avviata una nuova fase, passando da contratti basati su corsi obbligatori a un *competence management system*,

una certificazione delle competenze in qualità delle flotte, creando manuali delle procedure. Una visione illuminata, primo passo verso un'alleanza strategica tra gli stakeholders del settore, lì dove si prospetta un portafoglio delle competenze non semplicemente basato sulla quantità, cioè le certificazioni STCW, ma anche sulla qualità, cioè i profili delle navi, il *function profile*.

Tutto questo va ad impattare sui quattro soggetti strategici di gestione di queste competenze: il marittimo, le compagnie, i centri di formazione e le autorità di controllo».

Come si articolano questi quattro soggetti verso lo shipping?

«Il marittimo avrà un portafoglio tracciabile delle competenze; le compagnie, avendo un manuale

standard delle procedure, monitorano la qualità della flotta; i centri di formazione operano in qualità di didattica innovativa, aggiornando continuamente la didattica alle normative internazionali e agli sviluppi tecnologici. Infine, le istituzioni pubbliche, avendo tutti questi dati dal basso, possono rendere cogenti ed efficaci le normative IMO. Le nuove tecnologie e le risorse



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 sede dell'IMAT a Castelvoturno

umane caratterizzano l'evoluzione della didattica marittima. Sull'uso delle tecnologie abbiamo fatto una scelta di campo alleandoci al gruppo Transas-Wartsila, creando un simulation complex basato su 240 *working station*. Sono investimenti onerosi. Dall'altro lato ci sono le risorse umane che richiedono un impegno simile. Oggi gli istruttori del nostro centro sono circa 50, che soddisfano tutti i fabbisogni del mercato».

È un lavoro complesso, perché basato su esigenze imprenditoriali, didattiche e regolatrici.

«Abbiamo creato un dipartimento di ricerca costituito da sei persone, tre ingegneri e tre esperti in scienza della navigazione, con due scopi.

Il primo è quello di supportare gli istruttori nel continuo adeguamento dei contenuti dei corsi STCW, rafforzando la formazione obbligatoria; il secondo è realizzare corsi basati sulle esigenze specifiche delle compagnie marittime, ovvero *safety, security, health, environment e digitalitation*. Le tecnologie e le normative cambiano velocemente, c'è bisogno di una profonda capacità di adeguare le competenze al long life learning che non si limita più staticamente a ciò che è obbligatorio ma è fluido e settorializzato in cruise, offshore, cargo, merci pericolose, etc. Oltre al dipartimento di ricerca, abbiamo creato un IT department che definisce didattiche basate su e-learning e blending,

ovvero un mix di lezione tradizionale, laboratorio e telematica. Appliciamo questi metodi anche alle nuove normative in vigore, come per esempio il *Polar code*, in cui siamo gli unici soggetti autorizzati dal Comando generale delle Capitanerie. Poi ci sono le nuove disposizioni sulle navi a propulsione a LNG, in cui sono coinvolte tutte le persone a bordo. Al di là di esercizi accreditati presso il ministero dei Trasporti, stiamo sviluppando una serie di strumenti dedicati per rendere sempre più forte la familiarizzazione con questi nuovi dispositivi, coinvolgendo le risorse umane. Oltre agli ingenti investimenti in nuove tecnologie, stiamo formando gli istruttori ufficiali facendogli



Pegasus Maritime Srl

SEASON'S GREETINGS

80133 Napoli - Via G. Melisurgo, 14/16 - Tel. 081 5525268 - Fax 081 5523873 - E-Mail: info@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

svolgere periodi di lavoro sulle navi gasiere del Gruppo. Soltanto così gli ufficiali possono essere buoni istruttori».

Quindi, un buon istruttore è sia un veterano che un allievo.

«In passato la formazione del marittimo era concepita come una questione che riguarda soltanto lui, a sue spese. Successivamente le compagnie marittime hanno iniziato a impegnarsi anche loro in questo processo. Oggi l'IMAT si trova in una terza fase, quella in cui si sta maturando il bisogno di conoscere le competenze della flotta, di fare dei percorsi tracciabili che creano valore per tutto il Paese, non solo all'economia del mare, perché definiscono nuove responsabilità, un nuovo modo di concepire i mestieri del mare, di rispettare le professioni. Tutto ciò deve iniziare dai nostri istruttori che non devono mai perdere la curiosità dell'apprendimento e devono aggiornarsi costantemente».

Sta parlando di un nuovo approccio culturale.

«Il grande tema è la consapevolezza dei marittimi, il che costituisce una quarta fase nell'evoluzione didattica. Oggi si stanno cominciando a richiedere ufficiali laureati. Non più solo persone tecnicamente preparate ma flessibili, curiose, disposte a crescere al di là della certificazione. Se riusciamo a spingere su questa leva abbiamo la chiave per il mantenimento e la crescita dell'occupazione e della formazione dei marittimi italiani. Questa consapevolezza che la continuità professionale, che non è una cosa semplice. C'è la managerizzazione, la comunicazione, si moltiplicano le specializzazioni soft skill per ufficiali e dirigenti, tempo che si moltiplica e, se quello a disposizione è sempre lo stesso, è naturale che aumenti l'e-learning»

La didattica marittima si fa sempre più stratificata.

«Prima tecnologia e formazione cambiavano con estrema lentezza,

oggi non è più così e dobbiamo fare di necessità virtù. La flessibilità dell'apprendimento va stimolata continuamente, è l'unica chiave per mantenersi attivi nel mercato del lavoro. È anche un lavoro di scardinamento. Puoi fare la didattica migliore del mondo ma non si è vincenti se non lo fai per creare un portfolio di competenze da vendere sul mercato. Marittimi, compagnie, centri di formazione e autorità di regolamentazione non sono enti conflittuali ma concorrenti, metterli insieme è la vera chiave per una crescita consapevole».

E poi c'è il problematico territorio di Castelvolturno, da anni un eccellente shooting cinematografico.

«IMAT fa crescere Castelvolturno non semplicemente per spirito filantropico. Quando è arrivata a Pinetamare i negozi aperti erano pochissimi, e soltanto ad agosto. Oggi, dopo sette anni, non chiudono più e c'è un benessere diffuso. Ogni giorno qui 500 persone pren-

GRUPPO RIUNITO SBARCO CENERE srl



1936-2016
804 RSC

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

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

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

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



**Ufficio Operativo e Amministrativo:
Testata Molo Carmine interno porto - 80133 Napoli
Tel. 081268521 - Fax 081289059 - email: info@grupporiunito.it**



Rosario Trapanese, presidente dell'IMAT

dono il caffè e fanno la spesa. Il nostro rapporto col territorio è basato sulla qualificazione di quello che già fa. Se moltiplichiamo il tutto per oltre 20 mila persone che ogni anno passano di qui, il peso economico di IMAT diventa rilevante. Dopo il 2013 sono stati aperti tre punti vendita di caseifici, bar, ristoranti. Ma non si tratta solo di cibo, lavoriamo

con le scuole, con gli istituti alberghieri e gli istituti tecnici Trasporti e Logistica progettando PCTO (Percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento). Stiamo lavorando con associazioni ambientaliste per implementare nei nostri corsi ore di educazione ambientale, ci stiamo certificando ISO 14001 e stiamo avviando politiche plastic

free. Quanto più diventi abitante del tuo territorio, tanto più ne comprendi il valore economico e sociale, difendendolo dalle polemiche, difendendo IMAT con i fatti, e quanto più lo animiamo questo territorio, tanto più evitiamo la sua marginalizzazione. Se abbiamo bisogno di hotellerie e servizi per il tempo libero è normale che questo serbatoio venga dal territorio ed è normale che dovrà essere qualificato, per questo entriamo nelle scuole. Ma siamo anche gli sponsor principali del Festival del Cinema di Castelvoturno, che in questo momento rappresenta una peculiarità delle rassegne cinematografiche perché da qui vengono numerose produzioni degli ultimi anni, e anche qui supportiamo la didattica, in questo caso del cinema. Non è il nostro core business ma vogliamo con forza testimoniare il fatto che lì dove si mette istruzione, cultura, educazione, valori sostenibili, oltre ovviamente a guadagni gratificanti, si riesce a costruire vero sviluppo».



CONFITARMA Confederazione Italiana Armatori

siamo un Paese davvero **marittimo**?
 siamo una nazione **shipping friendly**?
 abbiamo il coraggio di dedicare alle politiche marittime
 una **governance unitaria**?
 Confitarma lavora per il
SÌ!

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

In quanto tale, funge da organizzatore di spedizioni di merce in **Full Container Load** o **Less Container Load** che richiedano l'utilizzo di una o più modalità di trasporto. Pertanto è in grado di fornire servizi di spedizione **via mare, via terra e via ferrovia**.

La **RB** è in grado di offrire i propri servizi da tutti i **principali porti italiani**. L'azienda, pur avendo sedi operative tra Napoli e Salerno, ha clienti su tutto il territorio nazionale e canalizza circa il **20%** dei volumi gestiti tramite i porti dell'Italia centrale e settentrionale. Nel corso degli anni, il forte orientamento al mercato e il consolidamento di fondamentali relazioni commerciali con i principali esportatori e importatori ha permesso alla **RB** di incrementare notevolmente i volumi gestiti. Tali fattori, abbinati all'importante background agenziale, hanno comportato che nel corso della storia dell'azienda si instaurassero solidi rapporti con tutti i principali gruppi armatoriali.

Da sempre la **RB** propende per una strategia di minimizzazione del rischio gravante sulla propria clientela. Pertanto 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-risk a costi competitivi. Tra i principali driver della crescita del gruppo spicca la condivisione tra la **Proprietà**, il **Management** e i **Collaboratori** tutti della visione strategica e di una sostanziale capacità di adattamento alle mutevoli dinamiche del mercato.

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.



TRADES

Pur essendo in grado di fornire servizi da e per qualsiasi area geografica, 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.



LE NOSTRE SEDI



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

Bucci Freight Services

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



I porti italiani devono pagare le tasse?

SECONDO BRUXELLES SÌ, CHE LO CHIEDE A TUTTI I PAESI MEMBRI. PER L'ITALIA NO, PERCHÉ I PORTI SONO ENTI PUBBLICI NON ECONOMICI. MA UNA CONTRAPPOSIZIONE TRA LE PARTI NON PORTA LONTANO PERCHÉ IN QUALCHE MODO BISOGNERÀ ACCORDARSI CON L'UE, CHE SIAMO NOI

di Paolo Bosso

Da qualche anno la Commissione Europea ha avviato un processo di restrizione dell'autonomia fiscale dei porti commerciali per evitare la concorrenza sleale tramite "aiuti di Stato", i finanziamenti diretti o indiretti del pubblico al privato. Lo scopo è creare le condizioni per una competizione paritaria tra gli scali. I porti infatti competono tra loro intercettando i corridoi commerciali, attirando investitori e creando le condizioni per far sviluppare le imprese. La Commissione vuole evitare che questa competizione sia più facile nei paesi dove si fanno pagare ai porti poche o nessuna imposta: è un problema che riguarda i porti di diversi paesi a vocazione marittima, fra cui l'Italia.

I porti commerciali italiani sono gestiti da un ente pubblico che non fa profitto. Tra il 1994 e il 2016 sono stati gestiti da "autorità portuali", una per ciascun porto, mentre nel 2016 queste sono state accorpate

nelle "autorità di sistema portuale" e amministrano più porti. Il presidente è incaricato dal ministero dei Trasporti su voto consultivo, cioè non vincolante, delle commissioni parlamentari. Oggi di fatto le autorità portuali sono delle estensioni dello Stato, e convertirle in un'azienda sarà complesso. Come ha detto un po' di tempo fa Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale che gestisce i porti campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, la Commissione Europea sta chiedendo al papà di tassare la paghetta del figlio.

Il caso era iniziato quasi nove mesi fa, l'8 gennaio, quando la Commissione Europea aveva ufficialmente invitato l'Italia (e la Spagna) ad adottare un regime fiscale (corporate income tax) per i loro porti: in poche parole, a uniformarsi alla nuova politica europea, decisa già nel 2013. Quello della Commissione non è un ultimatum ma soltanto l'inizio di un negoziato, come spesso

accade per transizioni delicate e sostanzialmente imposte dall'Unione Europea. In una prima fase la Commissione invita lo stato membro ad allinearsi alle regole sugli aiuti di Stato. Successivamente, sulla base degli elementi e delle rimostranze dello stato, la Commissione studia una risposta e propone ufficialmente le misure da adottare. Ora siamo in questa seconda fase. L'Italia non si è impegnata a rispettare le indicazioni della DG Competition e di conseguenza, come da prassi, la Commissione Ue ha avviato un'indagine più approfondita che potrebbe portare a una procedura di infrazione. Nelle riunioni tra porti e governo la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha sottolineato che la cosa più importante è che non si arrivi a una procedura di infrazione.

Secondo la Commissione Ue, come ha spiegato la Commissaria ai trasporti, Margrethe Vestager, i porti fanno due cose diverse: lavorano come autorità portuale, sono am-

ministratori del demanio pubblico, dall'altro lato riscuotono canoni demaniali. È quest'ultima attività quella da tassare. Il ragionamento è quello alla base delle politiche sugli aiuti di Stato adottate in questi anni: se ciascun porto non scorpora le attività pubbliche da quelle commerciali e adotta peraltro un regime fiscale autonomo, la Commissione non può pianificare lo sviluppo del settore in maniera uniforme né avere una politica europea dei trasporti efficace, perché ci sarà sempre un governo che proverà ad avvantaggiare uno dei propri porti tassandolo poco o nulla, creando così distorsioni nel mercato. La Commissione europea sta procedendo in questi termini, con tutti i Paesi membri che affacciano sul mare.

Secondo alcuni osservatori, l'adeguamento alle norme europee sarà l'inizio di un'inesorabile trasformazione dell'economia marittima italiana verso porti commerciali gestiti da società private a partecipazione

pubblica, come sono quelli della cintura industrializzata del Nord Europa (Le Havre, Anversa, Rotterdam, Amburgo). I difensori dello status quo sostengono che i porti commerciali che si affacciano nel Mediterraneo funzionano diversamente avendo un mercato più orientato al trasbordo e al traffico locale rispetto a quelli anseatici, orientati ai servizi transoceanici. Ragion per cui un regime di tassazione portuale uniforme per tutti gli stati membri si genererebbe una distorsione del mercato. Il rischio è che una volta trasformati in società private, seppur a partecipazione pubblica, i porti italiani più in difficoltà potrebbero attirare capitali stranieri per ottenere liquidità, "svendendo" proprietà particolarmente strategiche per lo Stato. Eppure, obiettano i favorevoli, Fincantieri e le Ferrovie dello Stato sono aziende a tutti gli effetti, sebbene controllate dallo Stato, e non sembra che abbiano "svenduto" alcunché. Il timore di alcuni presidenti dei porti italiani

è che aderire alle richieste della Commissione Europea significhi non capire le peculiarità dell'Italia, che ha un altro mercato rispetto a quello del Mar Baltico. Quale linea prevarrà, quella "meridionalista", dove i porti sono isole schiacciati dall'urbanizzazione, o quella "nordista" dei *land* nordeuropei?.

La richiesta della Commissione ha creato problemi a diversi paesi europei, non solo all'Italia. Sono stati sotto indagine negli ultimi anni per ragioni simili, e si sono adeguati o si stanno adeguando, Spagna, Olanda e Belgio. Nel maggio 2017 l'Ue ha semplificato le regole per gli investimenti pubblici nei porti, gli stati membri possono investire fino a 150 milioni nei porti commerciali senza verifica preventiva per aiuti di stato, basta che riguardino investimenti «non problematici», come li chiama la Commissione. Si coprono per esempio i costi di dragaggio delle vie navigabili, e le compensazioni per i servizi di interesse economico generale.



CONFETRA CAMPANIA è il coordinamento regionale delle seguenti associazioni:



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

AGENZIA GENOVESE S.r.l.

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

ALBERTO LUBRANO S.a.s.

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

A. GRECO MARITIME

Piazza Immacolatella Vecchia, 1
80133 Napoli Porto
Tel./Fax 081 5422303 - 081 8717462
maritime@adelegreco.191.it

ALISEA S.r.l.

Corso Umberto I, 7 - 80133 Napoli
Tel. 0814971226
info@aliseasrl.net

AMT S.r.l.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5523832 - Fax 081 5521315
info@euroagencies.net
export@euroagencies.net
operations@euroagencies.net

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@cemar.it
passenger@klingenberg.it

CMA CGM ITALY S.r.l.

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

COSCON ITALY S.r.l.

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

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

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

DE CRESCENZO S.r.l.

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

DELTA AG. MAR. S.r.l.

Piazza Bovio, 33 - 80133 Napoli
Tel. 081 4206522/1 - Fax 081 4206520
napoli@delta-srl.it

DI.AR.MARITIME S.r.l.

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

E & C GRECO MARE S.r.l.

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

EXPRESS S.r.l.

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

F. ANDOLFI S.r.l.

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

F.LLI TRIMARCO & CO Sas

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

FERNANDO MAROZZI & CO S.r.l.

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

F.LLI COSULICH S.p.A.

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

GAROLLA S.r.l.

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

GASTALDI & C. S.p.A.

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

HAPAG LLOYD

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

HOLME & CO. S.r.l.

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

HUGO TRUMPY S.r.l.

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

I.M.S. ITALY S.r.l.

Via Santa Lucia, 50 - 80132 Napoli
Tel. 081 0901051
naples.agent@aloschibassani.com

ISS-TOSITTI S.r.l.

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

ITALMARITTIMA S.p.A.

Calata Porta di Massa
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5522301 - Fax 081 5526901
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

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

KLINGENBERG GROUP S.r.l.

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

LANDI & NAVARRA S.r.l.

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

LE NAVI S.p.A.

Stazione Marittima
Molo Angioino, 82/83
80133 Porto di Napoli
Tel. 081 4288801
Fax 081 4288862/63
lenavi_itnap@lenav.mscva.ch

LUISE ASSOCIATES S.r.l.

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

LUISE INTERNATIONAL & Co. S.r.l.

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

MAERSK ITALIA S.p.A.

Via Duomo, 305 - 80133 Napoli
Tel. 081 0145120

MARIMED S.r.l.

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

MARINTER SHIPPING AGENCY S.r.l.

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

MARNAVI S.p.A.

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

MARSPED S.r.l.

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

MIDA MARITIME S.r.l.

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

MSC CROCIERE S.p.A.

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

M. SORRENTINI S.p.A.

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

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

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



CORPO PILOTI DEL GOLFO DI NAPOLI

La Torre Piloti è stata inaugurata a Giugno 2000 e rimane una delle ancora poche presenti in Italia; è dotata di una sala di avvistamento a 35 metri sul livello del mare ed è situata in un punto strategico del porto per permettere il controllo di tutti i movimenti delle unità, sia in ambito portuale che nel golfo stesso. E' dotata di apparecchiature di ausilio alla navigazione per poter prestare la massima assistenza e sicurezza, attraverso l'ausilio di radar, cartografia, AIS, stazione meteo, potendo quindi fornire tutte le informazioni necessarie per una corretta navigazione.

Con decreto del 24 settembre 2015, entrato in vigore il 1° gennaio 2016, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dispone la fusione della Corporazione dei Piloti di Napoli e della Corporazione dei Piloti di Castellammare di Stabia nella Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli. La Corporazione ha sede legale e operativa nel porto di Napoli e altre sedi operative nei porti di Castellammare di Stabia e di Torre Annunziata.

I Piloti di Napoli si sono attrezzati negli anni a supportare il traffico in aumento con adeguate apparecchiature elettroniche, pronti a garantire anche l'assistenza radio a tutte quelle navi che non richiedono la presenza del pilota a bordo ma solo l'assistenza in V.H.F.



CORPO PILOTI DEL GOLFO DI NAPOLI
Pontile Vittorio Emanuele II - 80133 Napoli Porto
Tel. 081 5634045 pbx - Fax 081 5634089
Web: www.pilotinapoli.it - Mail: info@pilotinapoli.it

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

PAPPALARDO & C. S.r.l.

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

PEGASUS MARITIME S.r.l.

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

PSL GROUP

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5523832
Fax 081 5521315
www.pslgroup.it

RIGEL S.n.c.

Via F. Giordani, 56 - 80122 Napoli
Tel. 081 680531 - Fax 081 668444
rigelshipping@libero.it
siroman@tin.it

SAIMARE S.p.A.

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

SARDA BUNKERS S.p.A.

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

SCINICARIELLO

SHIP MANAGEMENT S.r.l.
Via Riviera di Chiaia, 287 - 80121 Napoli
Tel. 081 963700 - Fax 081 3606991
info@scini.com

TARROS SUD S.r.l.

Via G. Melisurgo, 15 - 80133 Napoli
Tel. 081 5525269 - Fax 081 5510212
www.tarrossud.it
commercial@tarrossud.it

UNITRAMP S.r.l.

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

V SHIPS ITALY S.r.l.

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

YANG MING NAPOLI S.r.l.

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

ZIM ITALIA S.r.l.u.

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

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Assoporti

Associazione dei Porti Italiani
Via dell'Arco de' Ginnasi n.6 - 00186 Roma
Tel. +39 06 6876193 - Fax +39 06 6876550
email : info@assoporti.it

Mare, trasporti marittimi e città portuali sono una vocazione dell'Italia, paese con uno sviluppo costiero senza paragone nell'Europa continentale e con potenzialità straordinarie grazie alla sua posizione geografica strategica nel Mediterraneo, di saldatura tra Est e Ovest, Nord e Sud.
Nell'interesse del Paese e dei suoi associati, considerato il ruolo dei porti per l'economia italiana, Assoporti promuove lo sviluppo di una politica sempre più efficiente del sistema portuale, sia a livello nazionale che europeo.



www.assoporti.it

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Airtours Sun Cruises - Southampton
Klingenberg S.r.l.

Aliscafi SNAV S.p.A. - Napoli
Agenzia Genovese S.r.l.

All Black Sea Service - Marsiglia
Roberto Bucci S.p.A.

Alstership - Amburgo
Baiamar S.r.l.

American Independent Line - Chicago
Marimed S.r.l.

A.P.L. American President Line
Roberto Bucci S.p.A.

APL Co. Pte L.t.d. - Singapore
Roberto Bucci S.p.A.

Arkas Line - Izmir
Arkas Italia S.p.A.

Atlantica di Navigazione S.p.A. - Palermo
Agenzia Genovese S.r.l.

Augustea Offshore - Napoli
Scinicariello Ship. Man. S.p.A.

Azov Shipping Co. - Mariupol
Roberto Bucci S.p.A.

Biedermann - Dusseldorf
Baiamar S.r.l.

Blamar - Messina
E & C Greco Mare S.r.l.

Blue Container Line S.A. - Pireo
F.lli Cosulich S.p.A.

B.P. - Londra
Scinicariello Ship Man S.p.A.

Bulcon Line - Varna
Gastaldi & C. S.p.A.

Bulkitalia - Genova
Pegasus Maritime S.r.l.

Bunker Oil S.r.l. - Livorno
Palomba & Co. S.r.l.

Carnival Corp. - Usa
Klingenberg S.r.l.

Celebrity Cruises - Miami
Hugo Trumpy S.r.l.

**China Shipping Container Line
Shanghai**
A.M.T.

**Chios Breeze Marine Co.
Pireo**
Klingenberg S.r.l.

**C.M.A. Cia Mar. d'Affretement
Marsiglia**
CMA CGM Italy S.r.l.

C.M.L. Central Marine Limited
Roberto Bucci S.p.A.

C.M.N. - Marsiglia
Express S.r.l.

C.M.Z. - Kinshasa
Agenzia Genovese S.r.l.

Vincenzo Miele Trasporti sas

Via Palazziello, 102 - 80040 - Volla (Na)
Tel. 081 5725824/6159 - fax 081 5726796

web: www.vincenzomieletrasporti.com - email: info@vincenzomiele.it



Siamo sul mercato da oltre 70 anni cercando di soddisfare le esigenze della Committenza: Gruppi Armatoriali, Agenzie di Navigazione, Spedizionieri Internazionali e Gruppi Industriali di produzione e trasformazione. Ogni giorno mettiamo in campo la nostra **PASSIONE, PROFESSIONALITA', DISPONIBILITA' e LEALTA'**, capisaldi dei nostri obiettivi tesi al raggiungimento delle aspettative della Committenza, acquisendo nuove opportunità attraverso l'aggiornamento continuo delle risorse e la ricerca di nuove tecnologie, che salvaguardano l'ambiente e tutelano la sicurezza sul lavoro.

Servizi:

- VGM pesatura contenitori
- Fumigazione
- Trasporto CER - ADR
- Trasporto Reefer - Ribaltabile
- Trasporto Internazionale
- Terminal MSC-Miele - Riparazione contenitori
- Trasporti fuori sagoma - Flat-Rack

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Comanav - Casablanca
Marimed S.r.l.

**Compagnie Des Iles Du Ponant
Nantes**
Klingenberg S.r.l.

Conmar - Costanza
Baïamar S.r.l.

COSCO - Tianjin
CosCon S.r.l.

Costa Crociere - Genova
Marinter Shipping Agency

**Csav-C.ia Sud Americana de Vapores
Santiago**
Pegasus Maritime S.r.l.

Cunard Line L.t.d. - Southampton
Hugo Trumpy S.r.l.

Dalmare - Livorno
E & C Greco Mare S.r.l.

Delmas - Le Havre
CMA CGM Italy S.r.l.

Deutsche See Touristick
Agenzia Genovese S.r.l.

Diego Cali & Co. S.r.l. - Genova
A. M. Volpe & Co. S.r.l.

Dole
Csa S.p.A.

Elbana Navigazione - Piombino
Italnoli S.r.l.

ELMA - Buenos Aires
Agenzia Genovese S.r.l.

Eni S.p.A. - Milano
Iss - Tositti S.r.l.

Erik Thun AB - Sweden
Klingenberg S.r.l.

Esso Italiana S.p.A. - Roma
Iss-Tositti S.r.l.

Ethiopian Ship. Lines - Addis Abeba
F.Ili Cosulich S.p.A.

Flamar B.V.B.A. - Zeebrugge
Roberto Bucci S.p.A.

Fred Olsen Lines - Oslo
Klingenberg S.r.l.

Gearbulk - Bergen
Multi Marine Services S.r.l.

Gebr Broere B.V. - Netherlands
Hugo Trumpy S.r.l.

G.N.M.T. C.ia - Tripoli
Baïamar S.r.l.

GN Logistics LLC - Dubai
Agenzia Genovese S.r.l.

Grandi Navi Veloci - Genova
Agenzia Genovese S.r.l.

Grimaldi - Napoli
Agenzia Genovese S.r.l.

Gruppo D'Alesio - Livorno
E & C Greco Mare S.r.l.

Connect with us on
LinkedIn



Sticco sped s.r.l. TM

**SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE**

Like us on
facebook

Da 3 Generazioni il Tuo Mondo nelle Nostre Mani!

Spedizioni Via Mare



Spedizioni Via Terra



Deposito IVA



Spedizioni Via Aerea



Magazzini Doganali



Rappresentanza Doganale



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

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

OMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Gruppo Freschi - Piombino
E & C Greco Mare S.r.l.

Gruppo Montanari - Famo
E & C Greco Mare S.r.l.

Gruppo Riva - Milano
E & C Greco Mare S.r.l.

Hapag Lloyd - Amburgo
Saimare S.p.A.

Hast Shipping - Karlshamn
Hugo Trumpy S.r.l.

Himalaya Express - Anversa
F.Ili Cosulich S.p.A.

Holland American Line - Seattle
Klingenberg S.r.l.

Hyproc SNTM (La Mercantile)
E & C Greco Mare S.r.l.

Hyundai - Seul
Csa S.p.A.

IFL International Freight Line
Roberto Bucci S.p.A.

Ignazio Messina & C. S.p.A. - Genova
Landi & Navarra S.r.l.

**International Marine Carriers
New York**
Agenzia Genovese S.r.l.

Ipcot Trading - Ginevra
Italnoli S.r.l.

**Istituto Nazionale Fisica Nucleare
Napoli**
E & C Greco Mare S.r.l.

**Istituto Nazionale Fisica della Materia
Napoli**
E & C Greco Mare S.r.l.

Jannone Group
E & C Greco Mare S.r.l.

JO Tankers AS - Kokstad
Hugo Trumpy S.r.l.

JO Tankers B.V. - Netherlands
Hugo Trumpy S.r.l.

Jsv/Yaiza Shipp. - Madrid
Marimed S.r.l.

Kenya National Ship. Line - Mombasa
F.Ili Cosulich S.p.A.

K-Line - Genova
Saimare S.p.A.

Kuwait Petroleum - Kuwait
Italnoli S.r.l.

Laso - Montecarlo
Roberto Bucci S.p.A.

Libi Line - Tripoli
Agenzia Genovese S.r.l.

Louis Cruise Line - Cipro
Hugo Trumpy S.r.l.

Maersk Line - Copenhagen
Maersk Italia S.p.A.



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



COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Maragent - Costanza
Baiamar S.r.l.

Mare Blu - Napoli
Scarmat

Marfret - Marsiglia
Baiamar S.r.l.

**Marina Militare degli Stati Uniti
d'America (MCS)**
E & C Greco Mare S.r.l.

Marine Transport Line - New York
Agenzia Genovese S.r.l.

Marline Universal Ship. Co. - Almeria
Klingenberg S.r.l.

Marnavi S.p.A.

MCL Feeder LTD - Marshall Island
Pegasus Maritime S.r.l.

Med Express Italia S.r.l. - Genova
Pegasus Maritime S.r.l.

Medfortune - Pireo
CosCon S.r.l.

Mediterranean Black Sea - Marsiglia
Roberto Bucci S.p.A.

Mediterranean Shipping Co. - Ginevra
Le Navi S.p.A.

Med Lines - Milano
Marimed S.r.l.

Minoan Lines S.A. - Heraklion
Agenzia Genovese S.r.l.

Melfi Marine Corp.
Gastaldi & C. S.p.A.

Mobil Oil - Roma
Rigel S.n.c.

Mol - Tokyo
Agenzia Genovese S.r.l.

MSC Crociere S.A. - Ginevra
MSC Crociere S.p.A.

M.T.L. Marine Transport - Duisburg
Klingenberg S.r.l.

NAMSA MLS (OVERSEAS)
E & C Greco Mare S.r.l.

Neptune - Canada
E & C Greco Mare S.r.l.

Neptunia - San Paolo
Gastaldi & C. S.p.A.

Nippon Yusen Kaisha - Nyk Line - Tokyo
A.M.T. S.r.l.

Nittco - Genova
E & C Greco Mare S.r.l.

Norasia Line - Friburgo
Pegasus Maritime S.r.l.

Nordana Line - Rungsted
Hugo Trumpy S.r.l.

Novamar - Milano
A. M. Volpe & Co. S.r.l.

NSCSA - Rijad
Delta S.r.l.

Orient Lines - Londra
Klingenberg S.r.l.

OY Fincarrriers AB - Helsinki
Klingenberg S.r.l.



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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

P&O Cruises - Londra
Holme & Co. S.r.l.

Pakistan National Shipping Co. Karachi
Roberto Bucci S.p.A.

Peter Deilmann
Agenzia Genovese S.r.l.

Petrofina - Bruxelles
Italnoli S.r.l.

Premier Cruises - Miami
Hugo Trumpy S.r.l.

Princess Cruises - Los Angeles
Holme & Co. S.r.l.

Ravennavi - Ravenna
Italnoli S.r.l.

**Renaissance Cruise Inc.
Fort Lauderdale**
Hugo Trumpy S.r.l.

Rimorchiatori Riuniti di Genova
E & C Greco Mare S.r.l.

Royal Caribbean Cruise Line - Miami
Holme & Co. S.r.l.

Royal Viking Line - Miami
Hugo Trumpy S.r.l.

Sarda Bunkers S.p.A. - Cagliari
F.lli Garolla S.r.l.

Sasol - Milano
E & C Greco Mare S.r.l.

Seabourn Cruise Line - Oslo
Hugo Trumpy S.r.l.

Sermar Line - Venezia
Marimed S.r.l.

Services et Transport - Parigi
Klingenberg S.r.l.

Shevron Shipping - San Francisco
Italnoli S.r.l.

Silverseas Cruises
Marinter Shipping Agency

Sivomar S.A. - Abidjan
Hugo Trumpy S.r.l.

Snav - Napoli
Agenzia Genovese S.r.l.

SNCM Ferry Terranee - Marsiglia
Klingenberg S.r.l.

SNTM/CNAN - Algeri
Pegasus Maritime S.r.l.

Sonatrach Petroleum - Londra
A. M. Volpe & C. S.r.l.

Sopromar - Roma
Le Navi S.p.A.

Southern Gas Corp. - Montecarlo
A. M. Volpe & C. S.r.l.

Star Clipper - Usa
Klingenberg S.r.l.

Star Shipping A. - Bergen
Klingenberg S.r.l.

Stargas - Venezia
Rigel S.n.c.

Tarros S.p.A. - La Spezia
Tarros sud S.r.l.

Tecomar S.A. - Mexico City
F.lli Cosulich S.p.A.

**Texaco Overseas Tankship L.t.d.
New York**
Agenzia Genovese S.r.l.

Topaz International Ship. Inc. - Miami
Hugo Trumpy S.r.l.

TTT Lines - Napoli
C. Tomasos S.r.l.

Tupy - Brasil
E & C Greco Mare S.r.l.

Tupy Europe - Germany
E & C Greco Mare S.r.l.

Uasc - Kuwait
Marinter Shipping Agency S.r.l.

UCT - Amburgo
Palomba & Co. S.r.l.

Uljanik Shipyard . Croatia
E & C Greco Mare S.r.l.

Unicom Management Services
Agenzia Genovese S.r.l.

Unifeeder A/S - Aarhus
Csa S.p.A.

Union Shipping S.r.l.
M. Sorrentini S.p.A.

United Feeder Services
Pegasus Maritime S.r.l.

**Università di Scienze Fisiche
Napoli**
E & C Greco Mare S.r.l.

Vapuretto - Napoli
Scarmat

Vidima - Napoli
Scarmat

Windstar Sail Cruises - Miami
Klingenberg S.r.l.

Yang Ming Line - Taipei
Yang Ming Napoli S.r.l.

Zim Israel Navigation Co. - Haifa
Zim Italia S.r.l.u.



**Shipping
Agency
Ship
Broker**

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

AGENZIE MARITTIME DI SALERNO

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.
Via A. Sabatini, 9/11 - 84121 Salerno
Tel. 089 229429
Fax 089 8422970
info@andreabottigliero.it

APICELLA LUIGI & FIGLI S.r.l.
Via Porto, 70 - 84121 Salerno
Tel. 089 2582181
Fax 089 253294
info@apecellashipping.eu

ASPED BOTTIGLIERO S.r.l.
Via Porto, 94 - 84121 Salerno
Tel. 089 2583440
Fax 089 232765
info@aspedbottigliero.it

DELLA CORTE & C. S.r.l.
Via Piazza F. Alario, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 225985
Fax 089 239434
info@studiodellacorte.it

DR. CAP. NICOLA DE CESARE S.a.s.
Via Roma, 278/280 - 84121 Salerno
Tel. 089 224244
Fax 089 237288
www.decesare.it - info@decesare.it

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

**HAMBURG SUD AGENCY
SOUTH ITALY S.r.l.**
Via Camillo Sorgente, 98
84121 Salerno
Tel. 089 2758911 - Fax 089 2758950
info@sal.hamburgsud.com

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

LANDI & NAVARRA S.r.l.
Via Ligea, 112 - 84121 Salerno
Tel. 089 254636

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

MICHELE AUTUORI S.r.l.
Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 230311
Fax 089 226490 - 253101
www.autuori.it
autuori@autuori.it

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

S.M.T. CANTALAMESSA S.n.c.
Via A. Sabatini, 7 - 84100 Salerno
Tel. 089 229926 - Fax 089 222146
tito.smt@tin.it

AMORUSO GIUSEPPE S.p.A.
Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 2581511 - Fax 089 241208
info@amorusoagency.com

TRIMARCO F.LLI S.r.l.
Via Ligea, 84 - 84121 Salerno
Tel. 089 220155 - Fax 089 252519
www.trimarco.it
info@trimarco.it



GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI NAPOLI Soc. Coop.

P.zale IMMACOLATELLA VECCHIA - TEL. 081/5527240 (pbx) - FAX 081/5524435
MOLO BEVERELLO - PORTO NAPOLI
e-mail: ormezzatorinapoli@libero.it



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

OMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A SALERNO

ACL - Atlantic Container Line
Agenzia Michele Autuori S.r.l.

Agip S.p.A.
Bottigliero Andrea & Figli S.a.s.

Arkas Line - Izmir
Arkas Italia S.r.l.

Borchard Cont. Line - Londra
Gallozzi Shipping Limited

Camship - Douala
Bottigliero Andrea & figli S.a.s.

Cast Group - Londra
Euro Agencies/Cantalamessa

CCL - Genova
Gallozzi Shipping Limited

C.ia Cilena De Nav.
Interoceanica S.A. - Santiago
S.M.T. Cantalamessa

C.ia Trasatlantica Espanola - Madrid
S.M.T. Cantalamessa

CMA - Marsiglia
Apicella Luigi

Contaz - Istanbul
Gallozzi Shipping Limited

Contship Levant Cont. Line - Ipswich
Gallozzi Shipping Limited

CSAV - Valparaiso
Pegasus Maritime S.r.l.

Delmas - Le Havre
Transworld Agency S.r.l.

Ellerman Line - Londra
Gallozzi Shipping Limited

Fast Line - Alessandria
Transworld Agency S.r.l.

Flota Suardiaz - Madrid
Agenzia Michele Autuori S.r.l.

Gracechurch Cont. Line
Londra
Gallozzi Shipping Limited

Grimaldi Group - Napoli
Agenzia Michele Autuori S.r.l.

Hamburg Sud - Amburgo
Hamburg Sud Agency South Italy S.r.l.

Hapag Lloyd - Amburgo
Saimare S.p.A.

Maersk Line - Copenhagen
Maersk Italia S.p.A.

Mediterranean Ro/Ro Net. - Malta
Agenzia Michele Autuori S.r.l.

MSC Crociere - Ginevra
S.M.T. Cantalamessa

Nordana - Oslo
Gallozzi Shipping Limited

Sarlis - Pireo
Gallozzi Shipping Limited

SNAM S.p.A.
Bottigliero Andrea & Figli S.a.s.

Tarros S.p.A.
La Spezia
Marisped

Tcl - Istanbul
Gallozzi Shipping Limited

Tirrenia Navigazione
Napoli
Dr. Cap. Nicola De Cesare S.p.A.

Turkon Line
Delta Agenzia Marittima

UASC - Dubai
Transworld Agency S.r.l.

United European Car Carriers
Grimstad
Agenzia Michele Autuori S.r.l.

United Feeder Services
Pegasus Maritime S.r.l.

Ybarra
Madrid
Gallozzi Shipping Limited



alpha international SRL

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI AEREO-MARITTIME-TERRESTRI








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

INDICE INSERZIONISTI

AZIENDA	PAG.	AZIENDA	PAG.	AZIENDA	PAG.
Alpha International	63	Federagenti	31	Miele	57
Assarmatori	14	Fedespedi	33	Migliaccio Logistic Group	15
Assoporti	56	Genovese	23	Palumbo Group	2
Bucci	51	Grimaldi Group	III-IV	Pegasus Maritime	48
Cargomar	27	Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi	62	PSL	59
Cicatiello Group	41	Gruppo Riunito Sbarco Cenere	49	ReSeaWorld 2.0	9
Combi Line International	43	Imat	18	Rimorchiatori Napoletani	45
Confetra	53	Interporto Campano	VI	Sarda Bunkers	60
Confitarma	50	Intersped	35	SIRM	II
Corpo Piloti del Porto di Napoli	55	Landi & Navarra	46	Slc Studi Legali Consociati	8
D'Angiolo	25	Larizza Consulting	10	Sorrentini	12
De Crescenzo	11	Le Navi	V	Sticco Sped	58
Dres	36	Marinter Shipping Agency	61	Tarros Sud	13
Eligroup	29	Mazzamauro	28	Yang Ming Napoli	47
				Zeta System	37





GRIMALDI GROUP

Le prime navi nel Mediterraneo con tecnologia
Zero Emission in Port®

Il trasporto ecosostenibile è già realtà.



www.grimaldi.napoli.it

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

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

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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



www.msc.com/ita



CONNECT YOUR BUSINESS

2.000.000
metri quadrati
di superficie

500.000
metri quadrati
dei magazzini

200
aziende
presenti

225.000
metri quadrati
dell'area
intermodale



INTERMODALITÀ

Un hub logistico intermodale di rilevanza internazionale, collegato alle principali piattaforme di distribuzione delle merci attraverso quattro modalità di trasporto: ferro, gomma, aria, mare.



SERVIZI

Un completo sistema di servizi a supporto dell'attività d'impresa, in grado di garantire ai propri utenti la possibilità di sviluppare il business con efficienza e in piena autonomia.



REAL ESTATE

L'Interporto Campano offre soluzioni immobiliari per operatori industriali e commerciali, aziende di trasporto e operatori logistici. Magazzini costruiti secondo alti standard qualitativi e di sostenibilità ambientale.



ZES

L'Interporto è integralmente ricompreso nella ZES (Zona Economica Speciale) Campania, che rappresenta una straordinaria occasione per sostenere la crescita economica delle aziende.