



Collegati al nostro sito con il codice QR

PORTI CAMPANI IN RETE



:: In primo piano

AL VIA LE CROCIERE: PROTOCOLLI AD HOC PER GARANTIRE LA SICUREZZA A BORDO E A TERRA

:: Attualità

Daniele Rossi, Presidente Assoporti: puntare sulla portualità sostenibile con progetti mirati



:: Quattro domande a...

Maria Pia De Vito: la cultura napoletana, motore di rilancio della città e del porto



:: Approfondimenti in pillole

Antonio Salzano, l'impegno dell'USMAF-SASN per assicurare la ripresa delle crociere



:: L'opinione

Mediterraneo, nuove rotte marittime. Petrolio e Covid-19 cambiano gli equilibri



:: Brevi notizie

COSTA CROCIERE: ripartire dall'Italia, una scelta responsabile



:: Brevi notizie

Confronto dei traffici marittimi nel primo semestre 2020 nei porti italiani

Porto	2019	2020	Variaz.	2019	2020	Variaz.	2019	2020	Variaz.
Genova	1.200.000	1.100.000	-8,3%	1.500.000	1.400.000	-6,7%	2.000.000	1.800.000	-10,0%
Napoli	800.000	750.000	-6,2%	1.000.000	950.000	-5,0%	1.200.000	1.100.000	-8,3%
Salerno	400.000	380.000	-5,0%	500.000	480.000	-4,0%	600.000	550.000	-8,3%
Castellammare di Stabia	200.000	180.000	-10,0%	250.000	230.000	-8,0%	300.000	280.000	-6,7%
Positano	100.000	90.000	-10,0%	120.000	110.000	-8,3%	150.000	140.000	-6,7%
Amalfi	50.000	45.000	-10,0%	60.000	55.000	-8,3%	70.000	65.000	-7,1%
Capri	30.000	28.000	-6,7%	35.000	33.000	-5,7%	40.000	38.000	-5,0%
Ischia	150.000	140.000	-6,7%	180.000	170.000	-5,6%	200.000	190.000	-5,0%
Stabia	100.000	95.000	-5,0%	120.000	115.000	-4,2%	140.000	135.000	-3,6%
Capri	50.000	48.000	-4,0%	60.000	58.000	-3,3%	70.000	68.000	-2,9%
Amalfi	30.000	29.000	-3,3%	35.000	34.000	-2,9%	40.000	39.000	-2,5%
Capri	15.000	14.500	-3,3%	18.000	17.500	-2,8%	20.000	19.500	-2,5%
Ischia	75.000	72.500	-3,3%	90.000	87.500	-2,8%	100.000	97.500	-2,5%
Stabia	50.000	48.000	-4,0%	60.000	58.000	-3,3%	70.000	68.000	-2,9%
Capri	25.000	24.000	-4,0%	30.000	29.000	-3,3%	35.000	34.000	-2,9%
Amalfi	15.000	14.500	-3,3%	18.000	17.500	-2,8%	20.000	19.500	-2,5%
Capri	7.500	7.250	-3,3%	9.000	8.750	-2,8%	10.000	9.750	-2,5%
Ischia	37.500	36.250	-3,3%	45.000	43.750	-2,8%	50.000	48.750	-2,5%
Stabia	25.000	24.000	-4,0%	30.000	29.000	-3,3%	35.000	34.000	-2,9%
Capri	12.500	12.000	-4,0%	15.000	14.500	-3,3%	17.500	17.000	-2,8%
Amalfi	7.500	7.250	-3,3%	9.000	8.750	-2,8%	10.000	9.750	-2,5%
Capri	3.750	3.625	-3,3%	4.500	4.375	-2,8%	5.000	4.875	-2,5%
Ischia	18.750	18.125	-3,3%	22.500	21.875	-2,8%	25.000	24.375	-2,5%
Stabia	12.500	12.000	-4,0%	15.000	14.500	-3,3%	17.500	17.000	-2,9%
Capri	6.250	6.000	-4,0%	7.500	7.250	-3,3%	8.750	8.500	-2,8%
Amalfi	3.750	3.625	-3,3%	4.500	4.375	-2,8%	5.000	4.875	-2,5%
Capri	1.875	1.812	-3,3%	2.250	2.187	-2,8%	2.500	2.437	-2,5%
Ischia	9.375	9.062	-3,3%	11.250	10.937	-2,8%	12.500	12.187	-2,5%
Stabia	6.250	6.000	-4,0%	7.500	7.250	-3,3%	8.750	8.500	-2,8%
Capri	3.125	3.000	-4,0%	3.750	3.625	-3,3%	4.375	4.250	-2,8%
Amalfi	1.875	1.812	-3,3%	2.250	2.187	-2,8%	2.500	2.437	-2,5%
Capri	937	906	-3,3%	1.125	1.093	-2,8%	1.250	1.218	-2,5%
Ischia	4.687	4.531	-3,3%	5.625	5.468	-2,8%	6.250	6.093	-2,5%
Stabia	3.125	3.000	-4,0%	3.750	3.625	-3,3%	4.375	4.250	-2,8%
Capri	1.562	1.500	-4,0%	1.875	1.812	-3,3%	2.187	2.125	-2,8%
Amalfi	937	906	-3,3%	1.125	1.093	-2,8%	1.250	1.218	-2,5%
Capri	468	453	-3,3%	562	546	-2,8%	625	609	-2,5%
Ischia	2.343	2.265	-3,3%	2.812	2.734	-2,8%	3.125	3.047	-2,5%
Stabia	1.562	1.500	-4,0%	1.875	1.812	-3,3%	2.187	2.125	-2,8%
Capri	781	750	-4,0%	937	906	-3,3%	1.093	1.062	-2,8%
Amalfi	468	453	-3,3%	562	546	-2,8%	625	609	-2,5%
Capri	234	226	-3,3%	281	273	-2,8%	312	304	-2,5%
Ischia	1.171	1.132	-3,3%	1.406	1.367	-2,8%	1.562	1.523	-2,5%
Stabia	781	750	-4,0%	937	906	-3,3%	1.093	1.062	-2,8%
Capri	390	375	-4,0%	468	453	-3,3%	546	531	-2,8%
Amalfi	234	226	-3,3%	281	273	-2,8%	312	304	-2,5%
Capri	117	113	-3,3%	140	136	-2,8%	156	152	-2,5%
Ischia	585	566	-3,3%	703	683	-2,8%	781	761	-2,5%
Stabia	390	375	-4,0%	468	453	-3,3%	546	531	-2,8%
Capri	195	187	-4,0%	234	226	-3,3%	273	265	-2,8%
Amalfi	117	113	-3,3%	140	136	-2,8%	156	152	-2,5%
Capri	58	56	-3,3%	70	68	-2,8%	78	76	-2,5%
Ischia	292	283	-3,3%	351	341	-2,8%	390	380	-2,5%
Stabia	195	187	-4,0%	234	226	-3,3%	273	265	-2,8%
Capri	97	93	-4,0%	117	113	-3,3%	136	132	-2,8%
Amalfi	58	56	-3,3%	70	68	-2,8%	78	76	-2,5%
Capri	29	28	-3,3%	35	34	-2,8%	39	38	-2,5%
Ischia	146	141	-3,3%	175	170	-2,8%	195	190	-2,5%
Stabia	97	93	-4,0%	117	113	-3,3%	136	132	-2,8%
Capri	48	46	-4,0%	58	56	-3,3%	68	66	-2,8%
Amalfi	29	28	-3,3%	35	34	-2,8%	39	38	-2,5%
Capri	14	14	0,0%	17	17	0,0%	19	19	0,0%
Ischia	73	70	-4,0%	87	85	-2,3%	97	95	-2,0%
Stabia	48	46	-4,0%	58	56	-3,3%	68	66	-2,8%
Capri	24	23	-4,0%	29	28	-3,3%	34	33	-2,9%
Amalfi	14	14	0,0%	17	17	0,0%	19	19	0,0%
Capri	7	7	0,0%	8	8	0,0%	9	9	0,0%
Ischia	36	35	-2,8%	43	42	-2,3%	48	47	-2,1%
Stabia	24	23	-4,0%	29	28	-3,3%	34	33	-2,9%
Capri	12	11	-8,3%	14	13	-7,1%	17	16	-5,9%
Amalfi	7	7	0,0%	8	8	0,0%	9	9	0,0%
Capri	3	3	0,0%	4	4	0,0%	5	5	0,0%
Ischia	18	17	-5,6%	21	20	-4,8%	24	23	-4,2%
Stabia	12	11	-8,3%	14	13	-7,1%	17	16	-5,9%
Capri	6	6	0,0%	7	7	0,0%	8	8	0,0%
Amalfi	3	3	0,0%	4	4	0,0%	5	5	0,0%
Capri	1	1	0,0%	1	1	0,0%	1	1	0,0%
Ischia	9	8	-11,1%	10	9	-10,0%	12	11	-8,3%
Stabia	6	6	0,0%	7	7	0,0%	8	8	0,0%
Capri	3	3	0,0%	3	3	0,0%	4	4	0,0%
Amalfi	1	1	0,0%	1	1	0,0%	1	1	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Ischia	4	4	0,0%	5	5	0,0%	6	6	0,0%
Stabia	3	3	0,0%	3	3	0,0%	4	4	0,0%
Capri	1	1	0,0%	1	1	0,0%	1	1	0,0%
Amalfi	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Ischia	2	2	0,0%	2	2	0,0%	2	2	0,0%
Stabia	1	1	0,0%	1	1	0,0%	1	1	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Amalfi	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Ischia	1	1	0,0%	1	1	0,0%	1	1	0,0%
Stabia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Amalfi	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Ischia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Stabia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Amalfi	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Ischia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Stabia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Amalfi	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Ischia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Stabia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Amalfi	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Capri	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Ischia	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%

SOMMARIO: Il numero di ottobre si apre con il reportage del Direttore, **Emilia Leonetti**, sulla ripresa del traffico crocieristico nel porto di Napoli. **Daniele Rossi**, Presidente di Assoport, in un'intervista racconta la scelta di tenere alla Stazione Marittima dello scalo partenopeo, in occasione della Naples Shipping Week, l'Assemblea annuale. La cantante jazz **Maria Pia De Vito** ospite della rubrica "Quattro domande a". Il Direttore USMAF-SANS Campania - Sardegna, **Antonio Salzano**, fa il punto sulle misure di sicurezza adottate per la ripresa del traffico crocieristico. **Massimo Deandreis**, Direttore Generale SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta una sintesi del Rapporto annuale 2020 "Italian Maritime Economy", illustrato a Napoli nel corso della Naples Shipping Week. Chiude il numero una dichiarazione di **Mario Alovisi**, Vice President "Costa Crociere" e un comunicato sui dati generali dei traffici nei primi sei mesi del 2020 nei porti italiani.

:: In primo piano



MSC Grandiosa

AL VIA LE CROCIERE: PROTOCOLLI AD HOC PER GARANTIRE LA SICUREZZA A BORDO E A TERRA

MSC, prima compagnia a scalare Napoli. La strategia e gli investimenti per superare la crisi.

di Emilia Leonetti

E' una giornata di settembre calda, assolata. Il bianco dell'edificio monumentale della Stazione Marittima, al molo Angioino, risplende sotto il sole di mezzogiorno. Guardando l'edificio, progettato nel 1934 dall'architetto Cesare Bazzani, sulla sinistra, ai moli 9-10 e 11, è attraccata l'Ammiraglia della compagnia "MSC", "Grandiosa", che dalla metà di agosto ogni settimana, di martedì, scala il porto di Napoli.

Dall'oblò della sala riunioni della società "Terminal Napoli spa", dove incontro Tomaso Cognolato, scorgo i balconi di alcune cabine, una scialuppa, una porzione minima in confronto alle dimensioni della nave che, di lì a poco, mi fornirà l'Amministratore Delegato: 331 m. di lunghezza, 181 mila ton. di stazza, 2.400 cabine, capienza per 6.334 passeggeri (esclusi i membri dell'equipaggio). La più grande nave da crociera varata negli ultimi anni è stata scelta dalla compagnia per far ripartire le crociere in Italia, dopo i mesi di lockdown e la crisi, anche di immagine, dovuta ai focolai scoppiati a bordo di diverse navi da crociera in giro per il mondo.

"Per riprendere – spiega Tomaso Cognolato – ci siamo adeguati a tutte le normative a salvaguardia della sicurezza, emesse dalle istituzioni nazionali e locali. Abbiamo lavorato, prima di tutto, con il cluster marittimo per convincere Governo e Regione, affinché il mercato crocieristico, che rappresenta una voce fondamentale del PIL campano, potesse riprendere. Lo sforzo maggiore lo stanno sostenendo le compagnie "MSC" e "Costa" che, pur avendo un mercato in questa fase ristretto, rispetto a quello potenziale, hanno deciso comunque di ripartire."

Anche la società che gestisce il Terminal crocieristico ha dovuto riorganizzarsi. Alcuni locali destinati ad attività economiche sono stati destinati ad accogliere passeggeri in imbarco e in sbarco per assicurare percorsi sicuri e controllati.

L'impegno maggiore è stato quello di formare il personale per i controlli previsti dai protocolli di sicurezza, per informare i passeggeri in attesa di imbarco.

"Ogni volta – racconta Tomaso Cognolato – impegniamo per assisterli almeno una quarantina di persone, soprattutto della società che ci fornisce hostess e personale addetto alla sicurezza. Inoltre, tutti i nostri dipendenti sono periodicamente sottoposti a controlli anti Covid".

L'intento è rimettere in movimento uno dei settori di punta dell'economia e del lavoro campano, assicurando, sia a bordo nave che a terra, da parte del terminalista, attraverso il rigoroso rispetto dei protocolli e delle procedure "anti-Covid", la sicurezza e l'attenzione necessarie per conquistare la fiducia dei clienti e soprattutto per evitare errori che potrebbero compromettere il riavvio del traffico crocieristico.

Ma per avere un'idea del danno causato dalla diffusione della pandemia basta scorrere il piano attracchi e le previsioni di crescita del traffico crocieristico, nello scalo partenopeo, a gennaio 2020: 480 gli attracchi di navi da crociera e 1.600.000 crocieristi attesi per l'anno 2020. Dati primo semestre 2020: -100% traffico crocieristico.

Dal 18 agosto a fine dicembre programmati una ventina di attracchi, qualche migliaio di crocieristi.

La sede della compagnia "MSC" è, a via Agostino Depretis, in un antico palazzo di fine '800, stile liberty. L'appuntamento con il Country Manager Italia, Leonardo Massa, è nella sala riunioni del sesto piano. "Siamo i primi al mondo, sottolinea, ad aver ripreso. Non solo perché il nostro Governo dal 7 agosto ha consentito la ripresa delle crociere, ma perché da cinque mesi stavamo lavorando ad un protocollo che ce lo consentisse. Dal lockdown, anche per l'esposizione mediatica avuta sul prodotto con i casi verificatisi su alcune navi, abbiamo messo a punto un protocollo che, oltre a recepire le normative nazionali e internazionali, grazie ad un team di esperti interni e esterni, ha messo al centro la sicurezza degli ospiti, dell'equipaggio, delle comunità toccate dalle nostre navi." Il protocollo stilato da "MSC" prevede l'effettuazione di test di "immunofluorescenza" ai passeggeri in imbarco, in ogni porto, noto come "tampone", oltre alla misurazione della

temperatura e ad un questionario da compilare; a bordo nave le misure riguardano l'igienizzazione costante dei locali, il mantenimento della distanza sociale, la distribuzione delle mascherine, 100 colonnine per la pulizia delle mani, percorsi ad hoc per evitare lo snaturamento della vita sull'Ammiraglia. In più "MSC" ha rafforzato lo staff sanitario di bordo con un medico e sei infermieri, oltre agli accordi siglati con le ASL di ogni porto toccato da "Grandiosa" per le analisi congiunte dei "tamponi".



Leonardo Massa

"Mi preme precisare – dice Massa – che i risultati dei tamponi vengono rilasciati in 40 minuti. Non potremmo partire senza sapere se uno dei nostri passeggeri, malauguratamente, è colpito dal "Covid-19". Abbiamo investito, come comprenderà, anche in macchinari per le analisi. Ogni crociera, per noi, ha un costo superiore, rispetto all'era pre Covid, di circa 500 mila euro".

Lo scopo della compagnia è dimostrare che si può convivere con il virus e che un viaggio in nave è più sicuro di qualunque altra tipologia di vacanza. In quest'ottica MSC, in questa fase, sta investendo sul suo prossimo futuro, provando che è possibile effettuare crociere in sicurezza, che nonostante i vincoli è possibile far crescere la domanda, che in concomitanza con la crescita della domanda saranno impiegate altre unità. MSC ha una

flotta di 17 navi. "Mano a mano che la domanda aumenterà – precisa Massa – incrementeremo la nostra presenza sul mercato".

Il piano industriale della compagnia prevede la costruzione di altre navi sino al 2027. Attualmente sono in costruzione due navi che saranno varate nel 2021 (MSC Virtuosa e MSC Seashore).

Del piano messo a punto dalla compagnia, uno dei punti di criticità è rappresentato dalle escursioni a terra. Oltretutto "Grandiosa" di MSC, a differenza della compagnia "Costa" (tocca solo porti italiani), approda, nel corso della crociera di una settimana, anche nel porto di Malta.

"La soluzione che abbiamo adottato, in accordo con le compagnie, è stata di consentire solo escursioni organizzate – spiega Maurizio Maddaloni, AD della società "CIMA Viaggi srl" tour operator di "MSC" e "Costa", esperto nell'incoming dall'Europa -. Mi spiego: il passeggero che desidera visitare una delle tappe della crociera può scegliere tra una rosa di percorsi proposti. Quando sbarcano, per un'escursione, vengono presi in carico dal nostro staff. Per protocollo i nostri autisti, le nostre guide, le nostre hostess sono tenuti a giungere un'ora prima dell'inizio dell'escursione nel porto. Ad onere e responsabilità della compagnia armatoriale i "tamponi" devono, ogni volta, essere effettuati allo staff che accompagnerà i passeggeri".



Maurizio Maddaloni

Il tour operator si interessa delle escursioni e per entrambe le compagnie una delle escursioni, fra quelle proposte, è già inclusa nel costo della crociera. Tutto il servizio a terra deve essere, come sottolinea Maurizio Maddaloni, monitorato attraverso dei percorsi obbligatori ed esclusivi per i partecipanti al tour, a tutela dei passeggeri, sia di quelli che scendono e sia di quelli che restano a bordo, oltre che dell'equipaggio.

Prima del lockdown, l'Agenzia "Aloschi Bros srl", tour operator delle principali compagnie armatoriali americane (Royal Caribbean, Carnival, comprese quelle più esclusive come Disney Cruise Line, Silver Sea e Crystal Cruises) aveva in calendario, dal 7 aprile al 5 dicembre 2020, 290 approdi nei porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia, Sorrento, Amalfi e Capri. In più "Aloschi Bros" è tour operator per le stesse compagnie anche nei porti di Livorno e Civitavecchia.



Ettore Cucari



Antonella Aloschi

"Da mesi – dice Antonella Aloschi – siamo fermi perché i Governi americano e inglese non hanno, a differenza di quello italiano, consentito la ripresa e anche perché non è ancora possibile spostarsi da un Paese ad un altro agevolmente. Siamo passati da una situazione di grande attività, nel 2019, con tour affollati, e persino difficili da soddisfare per l'alto numero di richieste, a zero. Stiamo, però, lavorando alla ripresa, pensando a predisporre dei tour diversificati negli orari, nei siti e nei percorsi e anche nel numero dei partecipanti. Il nostro scopo è essere pronti, non appena il mercato riprenderà, a soddisfare la richiesta di escursioni in sicurezza."

L'appuntamento con Ettore Cucari, Presidente della Fiavet Campania e Basilicata, è a Piazza

dei Martiri. "Vede – precisa – quello che è accaduto era imprevedibile. Nessuno di noi, per quanto esperto nel campo, ha vissuto una simile condizione. Detto ciò, il mercato crocieristico è sicuramente un mercato in crescita e dalle notevoli potenzialità. E' un mercato relativamente nuovo ed estremamente interessante per il settore del turismo, per le economie di scala che genera. Tant'è che sono in costruzione nuove navi da oltre 6 mila passeggeri. Lo stop del mercato è stato improvviso, le navi si sono fermate. Non c'è stato il tempo di pensare a norme, iniziative che non lo bloccassero. Parliamo, però, di un settore che ha dimensioni di sicuro futuro e che porterà a numeri di grande interesse. Nel medio periodo la ripresa sarà lenta perché legata a fattori economici e sanitari. Ma il desiderio di viaggiare – sulla nave o in altro modo – c'è. La ripresa del mercato delle crociere potrà essere favorita dalla possibilità di assicurare la sicurezza e dall'economicità dovuta ai grandi numeri".

In effetti nel 2019 nel mondo oltre 30 milioni di persone hanno scelto di fare una vacanza su una nave da crociera. La scelta delle compagnie "MSC" e "Costa" di ripartire è non solo coraggiosa ma quanto mai opportuna. "Il punto – insiste il Presidente della Fiavet – è che da parte delle Istituzioni non c'è piena consapevolezza del valore di questo mercato. L'indotto che crea il traffico crocieristico è fortissimo: dai negozi di souvenir, ai ristoranti, al piccolo artigianato. Manca, però, la volontà di sviluppare Napoli come home port, porto di partenza o di arrivo con una sosta di qualche giorno. Su questo bisognerebbe puntare, andrebbe deciso con gli armatori che decidono gli itinerari, in sinergia con l'aeroporto. Il Sud è ancora un mercato per gli abitanti, mentre invece Napoli con il porto e l'aeroporto nel centro della città potrebbe diventare "home port". Per questo ci vorrebbero, come fatto altrove, delle linee aeree dedicate per i crocieristi, delle offerte di pacchetti turistici ad hoc..."

Ma questo, dell'home port, è un argomento che dovremo trattare in maniera più approfondita, dico salutando Ettore Cucari.



:: Attualità

Daniele Rossi, Presidente Assoportri: puntare sulla portualità sostenibile con progetti mirati.

Il ruolo della politica e
delle Istituzioni verso un
comparto che genera il 3%
del PIL nazionale.

di Emilia Leonetti



L'Assemblea annuale di Assoportri, per la prima volta, si è tenuta nel porto di Napoli, alla Stazione Marittima. L'occasione è stata la Naples Shipping Week (NSW) che si è svolta dal 28 settembre al 2 ottobre nello scalo partenopeo. L'incontro con il Presidente Daniele Rossi ha consentito di conoscere la posizione di Assoportri sul Recovery Fund, sui temi legati alla logistica portuale e sulle scelte che attendono i porti italiani per superare la crisi determinata dalla pandemia.

Il 30 settembre si è tenuta a Napoli, nell'ambito della NSW, l'assemblea di Assoportri. Qual è il senso di questa scelta? Il tema della sostenibilità dei porti quali effetti dovrebbe determinare per il sistema portuale?

"La scelta di Napoli è coerente con lo spirito dell'associazione di avere una particolare attenzione verso la portualità del Mezzogiorno. La Naples Shipping Week ci ha dato un'occasione formidabile, perché ci siamo inseriti in un programma intenso di confronti e di analisi sul sistema portuale italiano, proprio in un momento in cui Napoli è al centro della portualità italiana. Sul tema scelto, noi ci attendiamo dalla politica, dalle Istituzioni che hanno preso parte alla nostra assemblea, l'attenzione doverosa verso

la sostenibilità dei porti. Per questo la portualità deve evolversi, trovare nuove soluzioni tecniche e operative in grado di assicurare una migliore performance delle proprie attività, rendendole ancor più compatibili con il sistema ambientale. Mi riferisco in particolare ai dragaggi per i quali bisogna trovare un compromesso tra le necessità del sistema logistico e le necessità di tutela ambientale. Il Recovery Fund ci metterà a disposizione risorse ingenti che dovranno essere spese nell'interesse del Paese; per questo ci vuole una collaborazione istituzionale straordinaria in grado di creare le necessarie condizioni di salvaguardia ambientale e di fattibilità industriale".

Il lockdown ha segnato i porti italiani. I dati diffusi da Assoportri indicano una riduzione del traffico merci dell' 11,5% in tutti i porti delle AdSP. In generale i dati sono tutti negativi: dal traffico container, a quello ro-ro, al traffico passeggeri. Quale strategia Assoportri intende mettere in campo per contrastare la crisi e far ripartire l'economia marittima?

"La perdita dei traffici, come Lei menziona, è stata dovuta ad un evento straordinario. Non è sintomatico di una condizione della portualità. Sarà superato e recupereremo il traffico perso anche se ci vorrà

del tempo. Il punto è un altro, come Lei osserva, c'è bisogno di una strategia. I porti non generano PIL in maniera autonoma. I porti creano le condizioni affinché le imprese possano generare PIL, possano importare, esportare. Quello che i porti stanno facendo e faranno sempre meglio con le risorse che verranno messe a disposizione dal Recovery Fund, sarà creare infrastrutture logistiche per consentire alle merci di muoversi più velocemente, in sicurezza e in modo ambientalmente sostenibile. Noi siamo al servizio del sistema impresa che per funzionare ha bisogno di un sistema logistico efficiente. Questo è il nostro compito. Ripeto, mi auguro che la disponibilità di nuove risorse insieme ad un adeguamento delle norme e ad un'attenta revisione della normativa sulla PA consentano ai porti di svolgere in maniera più efficace e efficiente la propria attività..."

Scusi la interrompo perché uno dei temi ricorrenti, quando si parla di Autorità di sistema e della loro capacità di governo, è quello della necessità di semplificare le procedure. Il decreto legge n.16 di luglio 2020 prevede misure urgenti per la semplificazione amministrativa e l'innovazione digitale. Siamo finalmente sulla giusta strada?

"Sì, è un Decreto Legge apprezzabile. Abbiamo anche noi contribuito con alcuni suggerimenti. Siamo convinti che sia un passo verso la semplificazione della normativa che regola la PA e anche la materia degli appalti. Ovviamente non bisogna fermarsi. E' un percorso difficile perché le norme sono troppe e andrebbero armonizzate. Ci auguriamo che si proceda su questa strada per arrivare ad una revisione complessiva in materia di semplificazione che, naturalmente, non vuol dire "liberi tutti" o dare patenti di immunità a qualcuno. Le Autorità portuali, come la PA, vogliono operare nelle regole e semplificare è un modo per facilitare proprio il rispetto delle regole".

Come Presidente di Assoporti ritiene che il Governo mostri la dovuta attenzione al settore marittimo e della logistica (come previsto dalla riforma del 2016). Un comparto che contribuisce al PIL Nazionale per 34 miliardi di euro, dà lavoro a 529 mila persone (2,2% della forza lavoro) secondo lo studio di Federmare e Censis. A cui si aggiunge, sempre dallo stesso studio, che per ogni 100 euro investite dai soggetti del cluster marittimo si genera un effetto moltiplicatore pari a 226 euro?

"Devo dire che mi risulta che i miliardi generati dal comparto siano molti di più. Il contributo al PIL nazionale dal mio osservatorio si aggira sul 3%. Al di là dei numeri, il Governo ha un compito, in questo momento, enorme perché deve indirizzare

sotto l'aspetto amministrativo, delle scelte e degli investimenti un settore critico per il Paese. Credo che il Governo stia affrontando le tante problematiche con la determinazione e la consapevolezza necessarie. Alcuni risultati sono stati ottenuti, altri, come il Recovery Plan sono una grande opportunità, altri sono in fase di gestione. Sono sicuro che il Governo conosca l'importanza del settore portuale e logistico e quindi sono convinto che verso questo indirizzerà un'azione importante di adeguamento delle strutture, di miglioramento in ottica tecnologica e ambientale. Credo che vi siano le premesse per fare un ottimo lavoro, anche perché Assoporti è in contatto costante con la Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con la Struttura Tecnica di Missione. Siamo consapevoli che le legittime richieste sono tante e per questo confidiamo nella capacità di trovare un compromesso tra tutte le esigenze, tenendo conto del ruolo fondamentale della logistica portuale"

Il Ministro delle Infrastrutture ha varato il piano "Italia Veloce". E' di questi giorni la notizia che chiederà alla UE altri 66 miliardi dei 129 già disponibili per opere già progettate. Cosa ne pensa? Ci sono gli spazi per potenziare il sistema portuale e la logistica portuale?

"Il compito di Assoporti è rappresentare al Ministero di riferimento le necessità del settore. Le scelte di politica economica e industriale le fa il Ministero nell'ambito dei tavoli governativi. Detto questo, quando prima ho parlato di investimenti nella logistica portuale non ho mai menzionato il termine "banchine". Gli investimenti infrastrutturali in "banchine", o in altre opere strettamente portuali, sono già state finanziate con un recente decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: tale decreto ha messo a disposizione per interventi urgenti dei porti italiani circa 1 miliardo di euro. I soldi saranno spesi, nei prossimi mesi, per progetti di infrastrutturazione portuale. Oggi il problema è creare le condizioni logistiche per far viaggiare le merci dentro e fuori del Paese. Vuol dire prima di tutto ferrovie, strade, vuol dire digitalizzazione dei processi. Questi sono gli investimenti necessari al sistema logistico generale e a quello portuale in particolare. Di piazzali per traffico container, per me, ve ne sono fin troppi. E' importante, ora, costruire reti di collegamento efficienti nel Paese e verso le grandi arterie di comunicazione internazionali. Il ragionamento va allargato dalla banchina a tutto quello che dal porto arriva, parte e gira intorno al porto. Come Le dicevo, alla logistica portuale"



:: Quattro domande a...

**QUATTRO DOMANDE A...
UNA GRANDE CANTANTE E
COMPOSITRICE JAZZ RICORDA IL
RUOLO DI NAPOLI NEL MONDO.**

**Maria Pia De Vito: la cultura
napoletana, motore di rilancio
della città e del porto**

di Emilia Leonetti

Maria Pia De Vito vive a Roma da diversi anni, ha lasciato Napoli nel 1986, per seguire la sua passione: cantare e comporre musica jazz. In quegli anni, infatti, ciò che accadeva musicalmente restava confinato a Napoli. Pur essendoci tanti ottimi musicisti, all'epoca gli snodi per fare carriera nel mondo del jazz erano a Roma e a Milano. In più essere musicisti significa essere pronti a viaggiare "perché la carriera non può svilupparsi in una sola città. Si parte da un porto e si viaggia continuamente per gli incontri, le tournée, i progetti all'estero..."

Però, come racconterà nel corso dell'intervista, per restare vicina alla sua città natale, scelse Roma. L'intervista confermerà l'importanza del legame con Napoli e con il mare. Soprattutto l'influenza che la cultura napoletana, non solo musicale, continua ad avere nella sua storia professionale.



Maria Pia De Vito



Maria Pia De Vito

Lei è una cantante jazz e una compositrice di fama internazionale. Quanto e in che modo ha influito nella sua scelta essere nata a Napoli? Glielo chiedo anche perché, a differenza di alcune sue colleghe, ha deciso di dedicarsi a un genere non strettamente corrispondente alla tradizione musicale classica napoletana.

“Credo profondamente che Napoli sia da sempre un luogo di incontri di culture diverse. La musica napoletana, il modo di cantare in napoletano, è il frutto della mescolanza di quattro-cinque culture diverse. L’elasticità dell’orecchio che noi abbiamo e che affonda le radici nel nostro melting pot culturale ha influito nella mia formazione. Napoli è stata la mia fonte, poi, pur coltivando generi musicali non strettamente “napoletani”, ho costantemente attinto come cantante e come compositrice alle mie radici. Nel 1994, in particolare, ho realizzato insieme a Rita Marcotulli, un progetto “Nauplia” incentrato sulla rielaborazione della tradizione musicale napoletana con l’inserimento di canzoni nuove in dialetto napoletano. Nel tempo ho trovato un filone di ricerca per la mia musica che ha avuto tante declinazioni, ma che ha sempre attinto alla lingua e alla musica partenopea. Una miniera inesauribile di ispirazione, se pensa che nel sedicesimo secolo a Napoli c’erano quattro conservatori. La nostra tradizione tra il popolare e il colto è immensa. Il mio penultimo progetto si intitola “Moresche e altre invenzioni” e sono le “moresche” che Orlando di Lasso scrisse dopo aver passato tre anni a Napoli, lavorando alla corte del Marchese di Laterza e che, una volta tornato in Olanda, riportò in un famoso libro di villanelle e moresche, dando risonanza europea alla musica napoletana”.

Lei da anni vive lontano da Napoli, dove è nata. Vivere lontano dal mare, dai rumori, dai colori di Napoli le manca? Cosa rappresenta per Lei il mare? Anche nella sua attività artistica ha un posto o è ormai solo un lontano ricordo?

“Il mare, la sua vista, mi mancano e li vengo spesso a cercare. Mi predispone alla poesia, alla creazione. Entra e esce dalle mie tematiche. A Napoli diciamo “m’arrecreo”: il ricrearsi, il rinnovarsi, è per me rappresentato dal mare. Anche quando non lo vedo, lo immagino”.

La sua arte si è sempre nutrita di melodie mediterranee. Le sue radici ritornano nella sua arte e la influenzano. Per la sua cultura e la sua formazione, Napoli quale ruolo svolge e può svolgere nel Mediterraneo?

“Sono una grande lettrice e recentemente ho letto un libro che parlava degli usi e dei costumi ai tempi di Masaniello. Napoli in certi momenti è stata più importante di Londra o Parigi. Era una città con tante porte. Oggi ci sono rimaste Porta Capuana, Port’Alba. Nel 600 c’erano Porta della Pace, della Fede. Napoli era una porta sul Mediterraneo e aveva dimensioni superiori ad altre città europee. Svolgeva un ruolo negli scambi commerciali e culturali. Oggi la situazione è diversa, l’iperconnessione e gentrificazione rendono spesso un luogo uguale all’altro. Devo, però, riconoscere che la vitalità che trovo a Napoli non la trovo in nessun altro luogo. C’è un ribollire continuo della città, e per questo Napoli potrebbe avere di nuovo un ruolo.

Vede, negli anni ‘70, inizio anni ‘80, sono emersi artisti, oltre a Roberto De Simone e alla Nuova Compagnia di Canto Popolare, come Pino Daniele,

James Senese con Napoli Centrale. La scuola musicale napoletana negli anni ‘70 e ‘80 è esplosa, ed ha conquistato uno spazio a livello nazionale. E’ una delle tante esplosioni cicliche che Napoli vulcanicamente emette. C’è bisogno, a mio parere, di progettare. Si può fare ancora tantissimo, perché Napoli è unica per bellezza, per posizione e perché vive nell’immaginario internazionale. Napoli ha un posto simbolico nel mondo e declinarlo nella modernità sarebbe vincente. Per questo, però, ci vorrebbero sedi per la musica, per la produzione, per la creatività in generale, mettendo a frutto l’enorme bacino di storia e cultura di questo territorio. La cultura napoletana, per me, non solo quella musicale, potrebbe essere il vero motore di rilancio della città”.

I porti. L’ultima domanda vorrei riserVARLA a questi luoghi da cui partono e a cui approdano uomini di culture, etnie, mondi diversi. Il porto di Napoli è uno di questi luoghi, anche per la sua storia di scalo per gli emigranti diretti nelle Americhe. In che modo, a suo parere, lo scalo partenopeo potrebbe diventare luogo di scambi culturali, oltre che di traffici e di merci?

“Mi ha colpito che il porto di Napoli, ma anche altri porti, siano degli spazi separati dalle città. Solo Genova, per la mia esperienza, ha utilizzato l’area turistica del porto per attività culturali. Nel porto di Napoli ho passato una serata di Capodanno, cantando alla Stazione Marittima. L’area del molo Beverello è in fondo estremamente vicina alla città, la separazione è minima. Voglio dire che non ci vorrebbe molto per abbracciarlo alla città e dove sarebbe, forse, possibile ideare iniziative, magari serali, per i napoletani”.

:: Approfondimenti in pillole

Antonio Salzano, l'impegno dell'USMAF-SASN per assicurare la ripresa delle crociere.

Il lavoro dell'Unità
di Crisi Regionale ha scongiurato
casi COVID nel porto di Napoli.

di Emilia Leonetti



Antonio Salzano

La sede dell'Autorità Sanitaria Marittima è a Calata Porta Massa, in una palazzina rosso pompeiano. Al primo piano l'ufficio del Direttore USMAF-SASN Campania -Sardegna, Antonio Salzano. Si occupa di tutto ciò che riguarda la profilassi internazionale nei porti e negli aeroporti. In particolare, per il sistema portuale campano la competenza riguarda i porti di Napoli e Salerno. Con il Direttore Interregionale, c'è il Direttore della Sanità Marittima di Napoli, Piero Nozzolillo. Assisterà all'intervista rilasciata al nostro giornale da Antonio Salzano per puntualizzare alcuni aspetti legati alle procedure decise in questi mesi in particolare per il porto di Napoli.

Direttore, partiamo dalla notizia che le compagnie MSC e Costa hanno riprese le crociere nel Mediterraneo. Come Direttore dell'Autorità Sanitaria Marittima Campana, quali sono le prescrizioni previste per la ripresa, quali i protocolli che le compagnie hanno dovuto adottare?

"Abbiamo avuto diversi incontri, molti in video conferenza, con le compagnie da crociera. In particolare, con "Costa" che ha da poco ripreso le crociere, passando anche da Napoli. Ma anche con "MSC", che già dalla metà del mese di agosto ha ripreso ad approdare a Napoli. Abbiamo stilato un protocollo e una procedura in cui sono state previste una serie di azioni per imbarcare, sbarcare e far effettuare in sicurezza i tour ai passeggeri. In particolare, per le escursioni abbiamo stabilito

che possano essere effettuate esclusivamente su bus dedicati, con autisti Covid "free", con verifiche sullo stato di salute dei passeggeri prima e dopo le escursioni. Significa che durante la crociera per quei passeggeri che desiderano visitare i porti di approdo, lo staff medico presente sulla nave effettuerà 24-72 ore prima dell'arrivo dei tamponi rapidi per accertare lo stato di salute. I tamponi vengono fatti all'imbarco, in caso di escursioni e allo sbarco al termine della crociera.

Devo, però, a questo punto, fare una premessa: in base al regolamento sanitario internazionale ogni nave che approda in un porto deve chiedere "la libera pratica". Nella richiesta il Comandante della nave e il medico di bordo dichiarano che tutti coloro che sono a bordo godono di buona salute.

Nessuno tra i passeggeri e i membri dell'equipaggio deve presentare una patologia che possa trasmettersi agli altri e questo vale sempre, al di là del Covid-19. Se vi sono persone che presentano una patologia infettiva noi saliamo a bordo e verifichiamo la situazione. In base alle nostre valutazioni si dà "la libera pratica", il documento che consente alla nave di compiere tutte le operazioni previste, e questo vale per ogni tipologia di nave. Mi preme sottolineare che sino a che noi non accordiamo "la libera pratica" nessuno può scendere dalla nave e nessuno può salire. E ripeto: la procedura è a prescindere dal Covid-19.

La legge n.232 del 2001 ha stabilito quanto le ho detto. Il Ministero della Salute tutela la salute sull'intero territorio nazionale, l'Autorità Sanitaria Marittima è sanità di frontiera e agisce a tutela del territorio. Noi siamo il baluardo a difesa della salute e per questo siamo presenti in tutti i porti e aeroporti. Aggiungo che le compagnie hanno previsto a bordo una zona di quarantena e l'attivazione delle procedure in caso di Covid-19, come la sanificazione degli ambienti e i tamponi a tutte le persone entrate in contatto con la persona colpita dal virus. Chiudo dicendo che Costa tocca solo porti italiani, mentre MSC tocca anche Malta seguendo però i protocolli di cui le parlavo prima".

In questi mesi difficili quale ruolo ha svolto il suo Ufficio nell'area portuale e quali sono i principali provvedimenti presi?

"Siamo un servizio essenziale perché l'attività navale non si è fermata durante il lockdown. Abbiamo, in quei mesi, avuto navi provenienti da Paesi a rischio e con marittimi a bordo, talvolta, colpiti dal Covid-19. Abbiamo dunque dovuto mettere in isolamento la nave, proceduto alla sanificazione degli ambienti e a controlli periodici. Quando abbiamo trovato casi di una certa gravità, li abbiamo sottoposti a ricovero presso l'Ospedale Cotugno. Sulla scia di quanto Le ho sottolineato prima, abbiamo, anche nel corso della pandemia, messo in atto tutte le azioni e i provvedimenti necessari per garantire la salute del nostro territorio. Per quanto riguarda le società che operano nei porti di Napoli, Salerno, Castellammare e i lavoratori impiegati nelle imprese portuali, noi partecipiamo all'Unità di Crisi costituita dalla Regione Campania

e composta da ASL, Prefettura, Protezione Civile. L'Unità di Crisi ha fatto incontri con tutti gli operatori portuali e ha stabilito le procedure per assicurare il distanziamento, i controlli, le regole necessarie per scongiurare il diffondersi del contagio. I risultati sono stati positivi perché non abbiamo riscontrato casi di Covid-19 nei nostri porti".

Considerando le criticità legate alla ripresa dei collegamenti con le isole, la principale è stata – e credo resti – l'efficacia dei controlli agli imbarchi e agli sbarchi. Su questo aspetto c'è stata collaborazione con gli altri Enti preposti al controllo? Qual è stato e qual è il vostro contributo alla sicurezza per chi si muove per lavoro o per diporto su traghetti e aliscafi?

"Su questo devo precisare che come Unità di Crisi abbiamo tenuto incontri con i Sindaci delle isole per definire insieme le procedure e le azioni da mettere in campo per riprendere i collegamenti in sicurezza. E' stato deciso di effettuare, al molo Beverello ed a Calata Porta Messa, controlli con la rilevazione delle temperature. Noi abbiamo assicurato il supporto medico nel caso di rilevazione di temperatura superiore a 37 e mezzo a persone in procinto di imbarcarsi. In tutto il periodo estivo siamo stati chiamati una volta sola. Abbiamo, poi, posto all'attenzione degli armatori l'importanza di rispettare il riempimento su traghetti e aliscafi non superiore al 50%, sino a quando è stato in vigore tale vincolo.

E' chiaro che non è – e non era – nostro compito controllare il rispetto dell'ordinanza prevista dal Governo e dalla Regione Campania. Tutte le volte che abbiamo ricevuto segnalazioni, abbiamo richiamato gli armatori delle diverse compagnie di traghetti e aliscafi al rispetto del distanziamento e all'uso delle mascherine. Sugli assembramenti agli imbarchi penso che l'errore sia stato non prevedere più corse di aliscafi e traghetti nei periodi a più intenso traffico, a cui aggiungo talvolta la scarsa responsabilità dei singoli."

:: L'opinione

Mediterraneo, nuove rotte marittime. Petrolio e Covid-19 cambiano gli equilibri

La portualità va ripensata
nell'ottica "6.0"



Massimo Deandreis

di Massimo Deandreis*

Nell'ambito del palinsesto della Naples Shipping Week, è stato presentato il Rapporto annuale 2020 "Italian Maritime Economy" di SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

La Ricerca, giunta alla settima edizione, contiene analisi e dati relativi al periodo difficile che sta caratterizzando la nostra economia marittima, ormai la sigla Covid-19 è entrata a pieno titolo in tutti i trend, in tutte le statistiche e in tutti i principali fenomeni che stanno verificandosi nel Mediterraneo.

Uno di questi è quello delle trasformazioni delle rotte navali mondiali che si stanno verificando a seguito delle oscillazioni del prezzo del petrolio.

Si pensi che il business dell'energia trasportata via mare è rappresentato da volumi impressionanti: 3,8 miliardi di tonnellate pari a quasi un terzo delle merci trasportate nel mondo. Il 30% di queste transita nel Mediterraneo.

Il Coronavirus sta di fatto cambiando gli equilibri mondiali delle vie del mare: diminuiscono i

passaggi per il Canale di Suez e aumentano quelli per il Capo africano di Buona Speranza. Può sembrare poco logico vista la molto maggiore distanza da percorrere, ma questo succede perché, a seguito della diminuzione del prezzo del petrolio le navi hanno comunque un risparmio rispetto al costo del transito di Suez. Un dato su tutti dice che nei primi 5 mesi del 2020 (proprio nel momento del lockdown in Cina ed Europa) il transito delle porta-container attraverso Suez è diminuito del 15%.

Il Mediterraneo sta quindi perdendo la sua centralità sui porti di tutta l'area?

Quello che è certo è che il 2020 ed il 2021 saranno anni difficili per il nostro trasporto via mare per tutti i settori, ma la situazione è destinata ad assestarsi e, seppur non nell'immediato, il Mare Nostrum (con il riprendere dei traffici a regime verso le grandi rotte) avvierà un recupero del traffico "perso".

Un secondo fenomeno è quello delle blank

sailing, vale a dire le navi che avevano la partenza schedulata ma che poi sono state cancellate per mancanza di carichi da movimentare. Anche il Mediterraneo ne ha risentito come tutte le rotte: nel trimestre maggio-luglio 2020 quasi 80 meganavi non sono partite, con ovvie conseguenze sul sistema logistico mondiale.

La riflessione che in questi mesi sta più coinvolgendo gli operatori e gli esperti è quella di un modello logistico che deve cambiare, con le supply chain lunghe che non hanno più gli effetti sperati e quindi con la conseguente necessità di riportare le produzioni in Italia ed in Europa; il discorso è quanto mai complesso perché questo vorrà dire cambiare un sistema che è poggiato su un commercio internazionale mondiale dei container che per i due terzi del totale globale è ancorato saldamente alla Cina.

Il tema che pone il Rapporto di SRM è invece come assumere nuovi comportamenti strategici in relazione a tutto ciò che sta accadendo e non rispondere al singolo fenomeno. Due imperativi su tutti: investire in sostenibilità ed in intermodalità.

Secondo SRM la portualità va ripensata in un'ottica denominata "6.0". SRM ha definito Porti 6.0 quelle realtà portuali che si caratterizzano per la presenza di alcune direttrici di attività che sono certamente strumentali anche al perseguimento consapevole delle funzioni dei porti moderni e che non possono limitarsi alla massimizzazione dei traffici o al controllo e regolazione dell'esercizio delle attività economiche. Le sei funzioni individuate per identificare un porto 6.0 sono: internazionalizzazione, intermodalità, formazione, innovazione, free zone & marketing territoriale e sostenibilità. Sono funzioni interconnesse e talvolta imprescindibili, ma certo la sostenibilità ne è un imperativo chiave.

Non esiste una descrizione chiara e completa di cosa sia effettivamente un porto verde (cd Green Port). Tuttavia, vi è un'intesa generale sul fatto che una strategia portuale sostenibile o green dovrebbe essere una strategia che soddisfi il futuro sviluppo del porto in armonia con la regione e il sistema naturale. I porti si trovano in una posizione unica e privilegiata nella catena logistica globale per acquisire ed evolvere i loro

ruoli, per avviare e consolidare il cambiamento necessario, a loro vantaggio e la prosperità della regione in cui operano.

Sicuramente la pandemia ha fatto sorgere l'esigenza di puntare sulla sostenibilità come "nemica" del virus in quanto se è vero (come è vero) che inquinamento industriale, emissioni di Co2 e ogni forma di danno ambientale favoriscono il nascere di patologie, allora l'imperativo strategico che ci ha voluto trasmettere questo evento è chiaro: investire in logistica ma solo se essa è dotata di parametri sostenibili. Nuove navi ecologiche, nuovi carburanti, utilizzo di energie rinnovabili, stimolo alla nascita di start up marittime che siano rivolte ad analizzare e creare tecnologie sostenibili in ambito portuale, sono solo alcuni spunti da seguire che vanno sommati ad altri.

Molte realtà portuali stanno cercando di stimolare modelli di economia sostenibile e come sempre gli scali del Nord Europa sono in prima fila, ma i porti italiani non stanno a guardare, solo per fare un esempio, lo sviluppo delle autostrade del mare e del ro-ro di per se è una politica verde poiché rivolta e favorire un comparto che toglie veicoli e smog dalla strada (e non è poco); la logistica sostenibile deve diventare un tesoro da sfruttare ma anche una regola da seguire.

Intermodalità è invece una parola che sposa appieno la sostenibilità; il rapporto con il treno (mezzo rapido e sicurissimo) deve essere un altro imperativo strategico da sostenere, cosa che non scopriamo adesso poiché tutti i principali porti mondiali stanno ridefinendo fortemente le strategie in relazione ai rapporti ferro-mare. Anche questo è un aspetto complesso cui il nostro Rapporto ha dato spazio.

Il trasporto marittimo deve così assumere una bandiera che sia blu come il mare perché la blue economy è un driver per lo sviluppo ma a questa occorre il verde se vogliamo che tutto questo sviluppo sia abbinato alla tutela dell'ambiente ed alla crescita economica. In linea con i nuovi cardini delle politiche e delle risorse europee.

*Direttore Generale SRM

:: Brevi notizie

COSTA CROCIERE: RIPARTIRE DALL'ITALIA, UNA SCELTA RESPONSABILE



Mario Alovisi

dichiarazione di Mario Alovisi*

“**La scelta di** Costa Crociere è stata quella di ripartire in modo responsabile dal nostro Paese, l'Italia. Per prima cosa abbiamo sviluppato insieme a un panel di esperti scientifici il Costa Safety Protocol, un protocollo che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee.

Questo protocollo garantisce il massimo della sicurezza, perché prende in considerazione ogni aspetto della crociera, dalla prenotazione sino al ritorno a casa.

Ci siamo presi il tempo necessario per condividere le nuove procedure con tutte le autorità e le istituzioni, sia a livello nazionale che a livello locale, e siamo ripartiti gradualmente, con un numero crescente di navi. La prima a tornare operativa è stata Costa Deliziosa, lo scorso 6 settembre, da Trieste, con crociere di una settimana nel mar Adriatico.

Sono seguite Costa Diadema il 19 settembre da Genova, Costa Smeralda il 10 ottobre da Savona. La nostra nuova nave “Costa Firenze”, attualmente in costruzione nello stabilimento Fincantieri di Marghera, da fine dicembre 2020 farà scalo a Napoli tutte le settimane.”

*Vice President Revenue Management, Itinerary & Transportation

:: Brevi notizie

Confronto dei traffici marittimi nel primo semestre 2020 nei porti italiani. Dai dati di Assoporti emerge una sostanziale uniformità nella riduzione dei traffici.

di Roberta Vitillo

Il sistema portuale italiano ha subito contraccolpi rilevanti per effetto della crisi pandemica, in particolare a seguito del completo lockdown nei mesi tra marzo e maggio del 2020. Il trasporto passeggeri ha mostrato la maggiore contrazione dei volumi di traffico in conseguenza del crollo del turismo, della limitazione degli spostamenti sistematici e per altri motivi derivanti dalla minore propensione alla mobilità da parte dei cittadini. In particolare, il traffico crocieristico si è praticamente azzerato a partire dal mese di marzo 2020, mentre il traffico locale e Ro-Ro si è ridotto a livello nazionale rispettivamente di circa il 40% e il 60% nei confronti dello stesso periodo dell'anno precedente.

Anche i volumi di traffico relativi al trasporto merci hanno mostrato una riduzione generalizzata. In particolare, le rinfuse solide e le rinfuse liquide, prevalentemente legate all'approvvigionamento energetico (prodotti petroliferi) e di materie prime, hanno subito a livello nazionale una riduzione più marcata (rispettivamente -16% e -23%) a causa del repentino calo della produzione nella maggior parte dei settori industriali. I segmenti di traffico più legati al consumo di prodotti finali, ovvero il container a livello internazionale e il Ro-Ro a livello nazionale e mediterraneo, hanno invece mostrato riduzioni minori (-10% e -9% rispettivamente). Va però considerato il fatto che le catene di trasporto legate al container sono di solito "lunghe", e quindi gli effetti della pandemia si sono fatti sentire un po' dopo.

Guardando più in dettaglio i dati per singola Autorità di Sistema Portuale, si osserva una certa uniformità nella riduzione dei traffici, in linea con le variazioni percentuali nazionali, anche se con rilevanti eccezioni a livello sia di AdSP sia di tipologia merceologica. Spiccano in particolare le forti contrazioni (fino al 50% circa) dei traffici di rinfuse solide nelle AdSP del Mar Ligure Occidentale (Genova - Savona) e del Mar Adriatico Orientale (Trieste - Monfalcone), a fronte invece di una minor riduzione (rispettivamente -27% e -20%) nelle AdSP del Mar Ionio (Taranto) e del Mar Adriatico Centro Settentrionale (Ravenna).

Con riferimento ai container, hanno risentito meno della crisi i porti container inland nazionali appartenenti alle AdSP del Mar Adriatico Orientale e del Mar Tirreno Centrale (rispettivamente -3% e -4%), mentre maggiori contrazioni emergono nell'arco ligure con diminuzioni maggiori nei porti di Genova e Livorno (-10%) e ancor più La Spezia (-20%).

Discorso a parte va fatto per il +28,5% di Gioia Tauro, porto peraltro di puro transhipment, che ha registrato una ripresa dopo la forte crisi dei volumi osservata nel 2019. Per quanto riguarda, invece, il traffico Ro-Ro il dato più rilevante è quello relativo all'AdSP dello Stretto di Messina che, al contrario di tutti gli altri porti nazionali, ha invece evidenziato un significativo aumento del 74% dei suoi traffici.

In ogni caso, una interpretazione consapevole della contrazione dei traffici marittimi commerciali rimane comunque di difficile interpretazione in questa fase, perché alla crisi di domanda dovuta al lockdown e al taglio della produzione ha poi fatto seguito anche una crisi dell'offerta dei servizi di trasporto, con una riduzione delle toccate nei porti e numerosi casi diffusi di blank sailing, vale a dire di cancellazione delle prenotazioni di viaggio da parte delle compagnie armatoriali.

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE - MOVIMENTI PORTUALI PROVVISORI
Confronto 1° Semestre 2019-2020

Autorità di Sistema Portuale	A		B		C				A+B+C		TEU				Unità Ro-Ro		Passaggio			
	Rinfuse Liquide ton.	Rinfuse Solide ton.	In container ton.	Ro-Ro ton.	Altre merci ton.	Totale ton.	TOTALE ton.	"interland" numero	"transbord" numero	TOTALE numero	numero	Local numero	Traghetti numero	Crociere numero	TOTALE numero					
Mar Ligure Occidentale	-17,8%	-45,8%	-8,3%	-19,8%	-30,0%	-12,8%	-17,4%	-10,6%	-10,6%	-10,6%	-23,8%	-	-	-85,6%	-80,9%	-73,8%				
Genova	-26,1%	-38,5%	-12,0%	-17,5%	-37,2%	-13,9%	-18,8%	-14,3%	-13,8%	-14,0%	-14,0%	-	-	-62,9%	-62,9%	-72,8%				
Savona - Iso	2,9%	-52,7%	173,0%	-23,3%	-24,6%	-5,6%	-	145,3%	-100,0%	143,9%	-43,2%	-	-	-80,9%	-77,2%	-				
Mar Ligure Orientale	-4,8%	-78,8%	-17,2%	18,6%	8,6%	-14,8%	-18,3%	-18,8%	-42,1%	-22,0%	18,2%	-	-	-74,6%	-74,6%	-				
La Spezia	-4,8%	-66,8%	-19,8%	-	66,8%	-19,6%	-19,1%	-21,4%	-42,1%	-23,7%	-	-	-	-73,5%	-73,5%	-				
Marina di Carrara	-	-83,6%	19,0%	18,5%	6,3%	15,7%	-20,4%	11,8%	-	11,8%	18,2%	-	-	-100,0%	-100,0%	-				
Mar Tirreno Settentrionale	-23,6%	-26,8%	-10,6%	-26,6%	7,0%	-19,2%	-20,7%	-11,6%	-8,0%	-20,8%	-27,6%	-88,8%	-84,9%	-40,4%	-40,4%	-				
Livorno	-23,60%	-2,97%	-10,51%	-19,42%	8,66%	-14,21%	-16,62%	-11,51%	-6,25%	-9,87%	-16,81%	-88,19%	-93,51%	-74,27%	-74,27%	-				
Piomonte	-9,34%	-34,81%	-	-45,66%	-96,53%	-48,20%	-	-	-	-21,20%	-59,72%	-40,50%	-100,00%	-49,32%	-49,32%	-				
Portofino-Rio Marina-Cavo	-	-	-	-44,60%	-	-44,60%	-	-	-	-30,66%	190,15%	-100,00%	-100,00%	163,42%	163,42%	-				
Mar Tirreno Centro Settentrionale	-28,8%	-32,1%	-30,4%	-28,6%	-71,8%	-26,7%	-36,6%	-	-	-14,6%	-18,9%	-	-	-62,6%	-62,6%	-76,3%				
Civitavecchia	29,2%	-26,6%	-20,4%	-26,6%	66,2%	-25,4%	-22,5%	-	-	-14,6%	-18,9%	-	-	-62,6%	-62,6%	-76,3%				
Fiumicino	-40,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Gaeta	-14,2%	4,3%	-	-	-100,0%	-100,0%	-11,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Mar Tirreno Centrale	-12,7%	-8,8%	-6,1%	-13,1%	-40,2%	-10,7%	-10,7%	-4,4%	-32,0%	-6,2%	-16,1%	-70,1%	-58,8%	-100,0%	-72,8%	-72,8%				
Napoli	-12,7%	4,2%	-4,2%	-30,0%	-	-15,5%	-13,5%	-3,3%	-50,9%	-4,4%	-29,6%	-67,8%	-57,5%	-100,0%	-71,6%	-71,6%				
Salerno	-	-27,0%	-6,2%	-2,5%	-40,2%	-6,8%	-7,1%	-6,4%	-6,5%	-0,7%	-65,9%	-	-	-100,0%	-85,7%	-85,7%				
Castellammare di Stabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
A.P. di Gioia Tauro	-8,7%	-2,8%	48,3%	-40,1%	-	45,3%	42,6%	-	28,6%	28,6%	-	-	-	-	-	-				
Gioia Tauro	-8,7%	-2,8%	48,3%	-40,1%	-	45,3%	42,6%	-	28,6%	28,6%	-	-	-	-	-	-				
Crotone	-	36,8%	-	-	-	36,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Corigliano Calabro	-	-21,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Taurianova di Palmi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Vibo Valentia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Stretto di Messina	-17,8%	-	-	74,9%	-	74,9%	6,9%	-	-	-	118,0%	-31,2%	-100,0%	-62,7%	-30,9%	-30,9%				
Messina-Trapani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Milazzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Villa San Giovanni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Reggio Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Mar Ionio	-18,8%	-27,0%	-	-	-49,3%	-49,3%	-31,8%	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%	-100,0%				
Taranto	-18,8%	-27,0%	-	-	-49,3%	-49,3%	-31,8%	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%	-100,0%				
Mare Adriatico Meridionale	-20,1%	3,9%	-11,4%	-12,9%	-26,0%	-12,8%	-8,6%	-17,0%	-	-17,0%	-7,7%	-	-	-63,8%	-66,1%	-88,8%				
Bari	-100,0%	-2,7%	-11,4%	-11,2%	-91,6%	-12,5%	-9,2%	-16,3%	-	-16,3%	-5,9%	-	-	-56,1%	-56,1%	-73,2%				
Brunico	-17,5%	10,5%	-100,0%	-14,0%	-41,7%	-14,7%	-7,4%	-100,0%	-	-100,0%	-10,7%	-	-	-49,7%	-100,0%	-96,4%				
Manfredonia	-27,3%	32,7%	-	-	302,3%	304,4%	24,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Barietto	-30,7%	-19,1%	-	-	-9,4%	-9,4%	-23,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Monopoli	-25,2%	-10,9%	-	-	572,0%	572,0%	-17,8%	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%	-100,0%				
Mare Adriatico Centrale	-31,8%	-2,7%	-1,1%	-18,7%	-	-16,0%	-20,8%	-8,6%	-	-8,6%	-14,0%	-	-	-89,8%	-86,0%	-71,8%				
Ancona-Palcomano	-32,9%	-23,0%	-1,1%	-18,7%	-	-14,9%	-23,0%	-6,5%	-	-6,5%	-14,0%	-	-	-69,6%	-69,6%	-71,8%				
Palcomano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Pesaro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
San Benedetto del Tronto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Civitanova	-19,3%	19,3%	-	-72,7%	-	-72,7%	1,5%	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%	-100,0%				
Mare Adriatico Centro Settentrionale	-12,2%	-19,8%	-19,2%	-14,8%	-28,4%	-22,6%	-18,7%	-8,8%	-	-8,8%	-17,7%	-	-	-89,8%	-100,0%	-88,2%				
Ravenna	-12,2%	-19,8%	-19,2%	-14,8%	-28,4%	-22,6%	-18,7%	-8,8%	-	-8,8%	-17,7%	-	-	-89,8%	-100,0%	-88,2%				
Mare Adriatico Settentrionale	-8,8%	-18,6%	-10,7%	-12,8%	-22,4%	-14,6%	-13,1%	-18,0%	-	-18,0%	-12,1%	-100,0%	-72,6%	-86,9%	-87,3%	-87,3%				
Venezia	-8,8%	-18,6%	-10,7%	-12,8%	-22,4%	-14,6%	-13,1%	-18,0%	-	-18,0%	-12,1%	-100,0%	-72,6%	-86,9%	-87,3%	-87,3%				
Crogiuga	-	4,8%	47,1%	-78,7%	-64,4%	-64,4%	-78,7%	275,0%	-	275,0%	-18,7%	-	-	-	-	-				
Mare Adriatico Orientale	-13,6%	-48,7%	-7,8%	-11,1%	-21,6%	-10,8%	-16,7%	-3,2%	-4,7%	-3,8%	-6,0%	-	-	-80,1%	-86,8%	-87,7%				
Trieste	-13,6%	-48,7%	-7,8%	-11,1%	-21,6%	-10,8%	-16,7%	-3,2%	-4,7%	-3,8%	-6,0%	-	-	-80,2%	-99,6%	-97,7%				
Monfalcone	-	-37,7%	-	-60,5%	6,2%	-11,2%	-30,9%	-18,6%	-	-18,6%	-	-	-	-65,6%	-	-65,6%				
Mare di Sicilia Occidentale	-52,7%	108,8%	-16,7%	18,8%	-	18,8%	-8,8%	-	-8,8%	-34,7%	-48,8%	-63,7%	-76,4%	-81,7%	-81,7%	-81,7%				
Palermo	-52,7%	108,8%	-16,7%	18,8%	-	18,8%	-8,8%	-	-8,8%	-34,7%	-48,8%	-63,7%	-76,4%	-81,7%	-81,7%	-81,7%				
Termini Imerese	-	15,9%	-	-43,2%	-	-43,2%	-68,2%	-	-	-	-32,3%	-	-	5,7%	5,7%	5,7%				
Porto Empedocle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Trapani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Mare di Sicilia Orientale	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND				
Catania	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Augusta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Mare di Sardegna	-14,6%	7,1%	-79,8%	-2,4%	-	-8,1%	-11,1%	24,2%	-81,9%	-27,8%	-7,4%	-81,0%	-84,3%	-86,6%	-86,6%	-86,6%				
Capitani-Saroch	-15,3%	42,9%	-79,8%	-0,8%	-	-17,0%	-14,2%	24,2%	-81,9%	-27,6%	-7,1%	-	-	-99,2%	-80,6%	-80,6%				
Olbia	-	-44,3%	-	0,6%	-	0,6%	-0,7%	-	-	-	-3,2%	-	-	-63,8%	-100,0%	-65,6%				
Porto Torres	50,0%	17,9%	-	-14,3%	-	-14,3%	1,8%	-	-	-	-4,3%	-	-	-66,9%	-100,0%	-69,1%				
Golfo Aranci	-	-	-	-30,1%	-	-30,1%	-	-	-	-	-37,9%	-	-	-65,0%	-	-65,0%				
Ortostano	-24,0%	-6,9%	-	-	-	-	-10,9%	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%	-100,0%				
Portisco-Portofino	28,1%	-8,8%	-	-	-	-	-3,2%	-	-	-	-13,1%	-64,2%	-	-64,2%	-64,2%	-64,2%				
Santa Teresa di Gallura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-62,7%	-	-	-64,3%	-	-64,3%				
TOTALE	-16,2%	-23,1%	3,1%	-9,0%	-29,6%	-5,3%	-11,5%	-10,9%	13,4%	-3,0%	21,6%	-40,3%	-63,6%	-69,0%	-66,4%	-66,4%				

Fonte: Elaborazione Asporpi su dati Autorità di Sistema Portuale, Autorità Portuali e ASPD
NB: I dati inseriti per i porti dell'ASP del Mare di Sicilia Occidentale si riferiscono al periodo gennaio-maggio 2020; per l'ASP del Mare di Sicilia Orientale dati Non Disponibili.