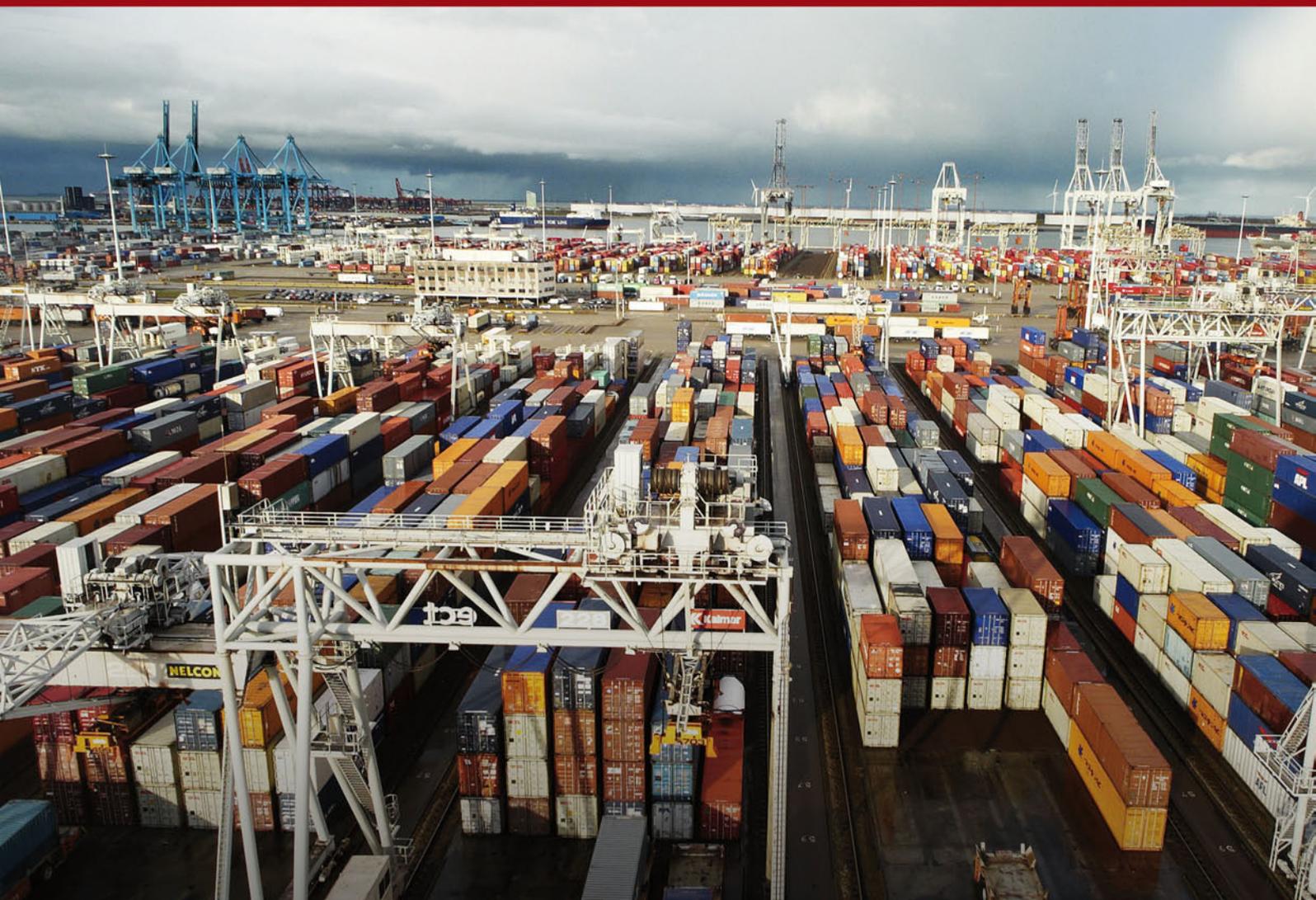




BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXX - N. 99 - 21 Dicembre 2015



L'EUROPA DEI PORTI

La governance nel progetto di riforma di Patrick Verhoeven

- ◆ La nautica risorge?
- ◆ Oltre il gigantismo
- ◆ Crociere e Cina

- ◆ China+Cosco
- ◆ Shipping e internet
- ◆ Navi e migranti

Scegli la tua fermata.



Oltre 50 destinazioni internazionali. Network estate 2015

**Vola da Napoli in tutto il mondo
alla migliore tariffa web.**

**Nel 2015 abbiamo ospitato 6 milioni
di passeggeri, 6 milioni di sorrisi.**

Scopri di più:
aeroportodinapoli.it

FLYMO
da Napoli, al volo.

Il Porto di Napoli nel mondo



I TRAFFICI NEL PORTO	
(Previsioni 2015)	
Tipologia traffico	2015
traffico container (Teu)	435.000
traffico Golfo (Unità)	6.100.000
traffico crocieristi	1.200.000

PARTECIPAZIONI A FIERE E PROMOZIONE 2015

- FEBBRAIO MILANO - BIT 12 - 14 (con Comune di Napoli)
- MARZO MIAMI - Seatrade 16 - 19
- MARZO NAPOLI - BMT 04 - 06 (con Comune di Napoli)
- MAGGIO MONACO - Transport & Logistics 05 - 08
- MAGGIO ZADAR (Croazia) - Assemblea Generale Medcruise 12 - 16
- SETTEMBRE AMBURGO - Seatrade Europe 09 - 11 (con Assoporti)
- OTTOBRE CIVITAVECCHIA - Italian Cruise Day 02
- OTTOBRE OLBIA - Assemblea Generale Medcruise 13 - 17



AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

Il mondo è piccolo

Siamo un giornale radicato sul territorio che dà importanza alle notizie locali. Ma siamo anche consapevoli che se non seguissimo ciò che avviene al di fuori del nostro paese capiremmo molto poco di quello che ci capita vicino casa. Perché il mondo è ormai "mondializzato": lo è l'economia, lo sono le notizie. Per questo abbiamo deciso di aprire il numero speciale di quest'anno del Bollettino Avvisatore Marittimo con un servizio dedicato alla riforma europea dei porti.

In Italia si parla ormai da anni di riformare la legge 84/94. Saremmo in dirittura di arrivo per un accorpamento e una riorganizzazione della governance abbastanza profonda. Ma l'Europa? Quello che succede nel nostro paese ha ripercussioni verso il resto del mondo ma anche l'idea di portualità europea che si sta delineando avrà un significativo impatto sulla nostra. Anche se è ancora presto per parlare di "portualità europea" (non esistono gli "Stati Uniti d'Europa", figuriamoci) qualcosa però già bolle in pentola. La burocrazia o, per usare un termine meno esecrabile, la politica europea sta già riflettendo da anni ad un sistema logistico, sia a terra sia sulle banchine, sufficientemente uniforme dalle coste del Mare del Nord fino alle porte di Tunisi. Ma dovrà ispirarsi a modelli anseatici, latini o anglosassoni? Forse a nessuno dei tre, forse dovrà essere un modello corporativo.

Il mondo non è grande, è piccolo, lo si nota soprattutto quando si vivono tempi di crisi (da cui sembra che la nautica ne stia uscendo). In attesa di periodi migliori, gli armatori si alleano, le navi si fanno sempre più grandi ma i porti restano piccoli. Discorsi non applicabili alle crociere che con l'arrivo del mercato cinese, ancora tutto da riempire, sta vivendo una terza primavera.

Siamo un giornale con i piedi sul territorio e il naso fuori dalla porta. La nostra fortuna è che siamo specializzati, quindi non dobbiamo inseguire le «notizie-acchiappa clic» per essere letti. Internet ha radicalmente cambiato la professione giornalistica rispetto al passato ma la colpa non è di internet, piuttosto esso ci chiama a una maggiore responsabilità.

Buon anno.



Banca Popolare del Mediterraneo

www.bpmed.it

La Banca: la facciamo noi, adesso.

BPMed è una banca nuova: giovane, moderna e dinamica.

E' una banca popolare a vocazione locale fondata da tanti operatori economici e professionali del territorio: è proprio al territorio regionale di riferimento che BPMed si rivolge.

BPMed è una società cooperativa e questa caratteristica, consente l'ingresso costante e continuo di nuovi soci che, rafforzando il Capitale, permettono di ampliare la base sociale in modo da aggiungere nuovi rapporti, nuove competenze, nuove relazioni.



Finanza, etica.

BPMed valorizza le risorse e le professionalità locali nell'ottica della crescita e dello sviluppo dei territori coniugando il complesso binomio "finanza - etica" nell'esercizio quotidiano delle proprie funzioni e attività, proponendosi come centro di ascolto e supporto per chiunque abbia idee e progetti in grado di tradursi in iniziative imprenditoriali di successo.

Un riferimento

BPMed nasce per realizzare un nuovo modo di "fare banca": essere un affidabile riferimento per il mondo imprenditoriale e per quello professionale, per la pubblica amministrazione, per le famiglie e per i consumatori.



Una banca interattiva, efficace ed efficiente nell'operatività. Una banca che usa lo stesso linguaggio dei Soci e dei Clienti. Una banca dove la sicurezza, il rispetto, il confort, il riguardo, la cortesia e l'attenzione alla Clientela sono presupposti sanciti nella "Carta dei Valori" e nel "Codice Etico" adottato da BPMed subito dopo l'avvio dell'operatività.

Questa è la nostra idea di banca.
Noi crediamo che oggi,
possa essere anche la Tua.



Direzione Generale e Filiale Napoli:

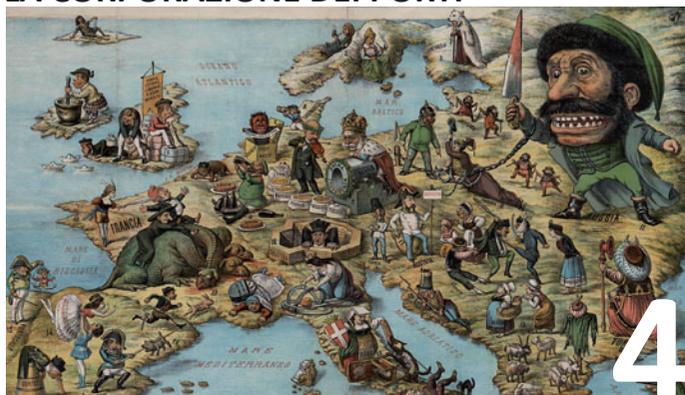
Via Agostino Depretis n°51- 80133 Napoli

Tel. 081 5521603 - Fax 081 5516704

info@bpmed.it - bpmed@pec.it

INDICE

LA CORPORAZIONE DEI PORTI



CITTÀ PORTUALI

8

CROCIERE, LA FRONTIERA CINESE



LA RIPRESA DI FINCANTIERI

17

MIGRANTI, IL RUOLO DEGLI ARMATORI

20

CONFITARMA SI GODE LA GIOVENTÙ

24

GRANDI NAVI, PICCOLI PORTI

27

L'ALLEANZA CHE TUTTI SI ASPETTANO

31

INTERNET E SHIPPING



IL FUTURO DI SALERNO

39

LA NAUTICA FUORI DAL TUNNEL?



AUTOSTRADE FLUVIALI

47

CORTOCIRCUITO MEDITERRANEO

50

Anno LXX - N. 99 - 21 dicembre 2015

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.it

info@informazionimarittime.it

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

LA CORPORAZIONE DEI PORTI

L'EUROPA PROGETTA UNA RIFORMA DEI TRASPORTI MARITTIMI. QUAL È LA VIA DA PRENDERE DI FRONTE A GOVERNANCE COSÌ DIVERSE DA NORD A SUD? SECONDO IL SEGRETARIO ESPO, PATRICK VERHOEVEN, LA STRADA DA PRENDERE

NON È QUELLA DELLA PRIVATIZZAZIONE, NÉ DELLA "SPA", MA UNA VIA DI MEZZO CHE TRASFORMI I PORTI IN ENTI A RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA: TOTALE AUTONOMIA FINANZIARIA MA IN CAMBIO LE AUTHORITIES DEVONO ESSERE PIÙ ASSENNATE



di Paolo Bosso

I porti europei sono sotto pressione. «Si va da loro per lamentarsi. Fateci caso: è l'ente su cui tutti si sfogano quando le cose non vanno bene». Patrick Verhoeven, segretario dell'*European Community Shipowners' Association* (Ecsa) sintetizza così la situazione in cui versano le autorità portuali del Vecchio continente. Il che non è un problema, perché in parte sono lì proprio per quello, per raccogliere la domanda di portualità del territorio. Ma questa pressione a cui sono sottoposte sta diventando eccessiva. I porti avrebbero bisogno di svecchiarsi e unificarsi nella governance. Ma quale modello, però, è il più adatto tenendo conto della grossa diversità tra nord e sud, tra gli scali che si affacciano sul mar Baltico e quelli del Mediterra-

neo? È la questione che si pongono tutti gli addetti ai lavori e a cui lo stesso Verhoeven ha cercato di dare una risposta con una ricerca di dottorato pubblicata poco tempo fa: *Economic assessment of management reform in european seaports*, realizzata con l'Università di Anversa. Rappresenta ad oggi la più aggiornata analisi sulla materia, un quadro esaustivo che fotografa l'eterogenea governance portuale europea, per disegnare infine una governance unitaria e transnazionale che attualmente manca.

Tre tipi di governance portuali

Perché non esiste una portualità europea? Perché i 94 scali principali del continente, quelli riconosciuti dal Parlamento europeo all'interno delle reti transeuropee di trasporto, sono molto diversi tra loro. La classica tripartizione governativa di Fernand Suykens è ancora valida. Ci

sono le autorità portuali "anseatiche", basate sul controllo "municipale", sia sotto il profilo del demanio sia delle attività commerciali. C'è quella dei porti che si affacciano sul Baltico e il Mare del Nord, ovvero Rotterdam, Anversa e Amburgo per citare quelli più importanti. Poi c'è la tradizione "latina", quella a forte controllo governativo che si ritrova nei porti francesi, italiani e in buona parte di quelli spagnoli. Infine, la tradizione, tutta anglosassone e unica nel suo genere, dominata dai *trust port* del Regno Unito, autorità portuali privatizzate ai tempi del governo Thatcher.

Come uniformare questi modelli di governance così diversi? Secondo Verhoeven non c'è da scegliere un modello unificato: nessuno si sognerebbe una cosa del genere. Piuttosto bisogna stabilire delle pratiche, un certo *status* dell'autorità portuale uguale ovunque che



operatori, tra servizi marittimi e intermodali, tra enti pubblici e associazioni di categoria, paralizzando la catena logistica. Come si risolve questo rischio? La strada dell'autonomia finanziaria passa, secondo Verhoeven, per la corporazione.

Corporazione o privatizzazione (vedi box a pag. 7)

Stabilita l'autonomia in questi termini, quale potrebbe essere la forma governativa definitiva? Secondo Verhoeven le alternative sono due: la corporazione o privatizzazione. Con la prima le autorità portuali resterebbero sotto controllo statale/governativo, con quest'ultimo che diventa uno *shareholder*, mentre con la privatizzazione, seguendo il modello anglosassone, l'autorità portuale cede la sua "proprietà" a uno o più attori privati. Considerando che quasi tutti gli scali italiani ed europei sono multi-purpose, cioè movimentano diversi tipi di merci, la strada da prendere in Europa è, secondo Verhoeven e

si adatta poi al singolo territorio. Questo status è quello dell'indipendenza finanziaria e funzionale/gestionale. In un manifesto di maggio 2012 l'Espo proponeva di dotare i porti di due poteri: autonomia finanziaria e controllo totale sui servizi logistici. Proprio quelle due azioni che gli operatori portuali italiani chiedono al governo da anni. Gli effetti dell'affidamento di questi due poteri darebbero alle authorities la possibilità di esercitare un controllo totale sulla catena logistica. In pratica, si

rimetterebbe ai porti la capacità di farsi attori delle proprie decisioni sia sul fronte commerciale sia finanziario. La strada dell'autonomia non significa, però, che ciascuna autorità portuale, grande o piccola, possa godere di privilegi manageriali e fiscali. Per l'Italia una cosa del genere sarebbe il caos. Si pensi a quanti piccoli porti avrebbero la possibilità di esercitare lo stesso potere di scali molto più grandi che si trovano nello stesso territorio e che gestiscono servizi continentali. Si creerebbero conflitti tra porti e



DA ANVERSA A BRUXELLES BIOGRAFIA DI VERHOEVEN



Patrick Verhoeven è il segretario generale dell'**European Community Shipowners' Associations (Ecsa)**, l'associazione che rappresenta gli armatori europei. Prima di avere questo incarico che mantiene dall'agosto del 2013, Verhoeven è stato per tredici anni segretario generale dell'**European Sea Ports Or-**

ganization (Espo) e per sette anni ha rappresentato gli interessi europei di terminalisti, agenti marittimi e compagnie specializzate in silos. La sua carriera è iniziata come agente marittimo con base ad Anversa, lavorando per la *Grisar & Velge*. Ha una laurea in legge e una specializzazione in economia applicata, entrambe conseguite all'Università di Anversa. È **guest professor** all'Università di Ghent. Vive ad Anversa con la moglie e tre figli.



FEDESPEDI

FEDERAZIONE NAZIONALE
DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



Via Cornalia 19, 20124 Milano

Tel. 02671541 Fax 0267072285 www.fedespedi.it fedespedi@fedespedi.it

L'Espo, quella della corporazione piuttosto che della privatizzazione. Quest'ultima complicherebbe solo le cose, avviando cambiamenti radicali imprevedibili per i singoli porti visto che seguirebbero le sole leggi del mercato. In altre parole, la privatizzazione sarebbe utile solo se il porto è già specializzato e movimentato per di più un solo tipo di merce.

Ora però, il modello corporativo non risiede nelle "spa" di cui si parla in Italia quando si discute di autonomia, ma di enti a "responsabilità sociale d'impresa", ovvero, come la definisce la Commissione Ue in una comunicazione del 25 ottobre 2011 (n. 681), enti che applicano una «integrazione volontaria delle preoccupazioni sociali ed ecologiche delle imprese nelle loro operazioni commerciali e nei loro rapporti con le parti interessate».

Definito lo status giuridico, resta da affrontare il nodo dei conflitti territoriali interni. La strada della corporazione, lo dice la parola stessa, è anche quella della creazione di cluster portuali. Questo significa che i porti grandi andrebbero a inglobare nella giurisdizione porti limitrofi più piccoli che comunque, sulla base di un sistema corporativo, godrebbero di una certa autonomia governativa e finanziaria. Le autorità portuali corporative avrebbero una struttura semplificata basata su due categorie, i revisori e i manager. I primi monitorerebbero bilancio e progetti con maggiore responsabilità vista l'autonomia finanziaria a disposizione, i manager avrebbero, invece, il compito di mantenere viva l'attività del porto promuovendone i traffici e stringendo accordi commerciali con armatori e operatori.

La corporazione è un modello di governance appena nato. Anche se definito in modo sufficientemente completo deve essere applicato ai singoli stati, cosa che richiederebbe sforzi notevoli per uniformarsi alla struttura "suykensese" dei porti europei che, volente o nolente, non si può cambiare più di tanto. ■

COME NASCE UN PORTO EUROPEO

IL MODELLO DI GOVERNANCE IPOTIZZATO DALL'ESPO NELLO STUDIO DI PATRICK VERHOEVEN (FONTE: P. VERHOEVEN, ECONOMIC ASSESSMENT OF MANAGEMENT REFORM IN EUROPEAN SEAPORTS, UNIVERSITÀ DI ANVERSA)



La corporazione per l'autorità portuale si figura come un ente autonomo con grosse libertà di esercitare un controllo su costi e contratti. Può allearsi con i porti e con gli operatori che diventano clienti. Alla base di tutto ci deve essere un'autonomia sia nella gestione delle finanze che dello staff interno.

Autonomia funzionale

L'Autorità portuale è l'unico ente responsabile del porto ed è integrato completamente alle Capitanerie. È il principale proprietario del porto e ha totale libertà di gestione delle concessioni.

- Status di *harbour master*, una specie di Capitaneria di porto
- Controllo unificato del demanio
- Capacità di affidare il territorio (concessioni) a terze parti
- Relazioni contrattuali con gestori di servizi logistici
- Capacità di avviare partecipazioni
- Servizi *in house*

Autonomia finanziaria

L'autorità portuale può promuovere la sua attività commerciale. Può sovvenzionare diverse risorse economiche e decidere su investimenti, servizi e personale.

- Defiscalizzazione delle fonti di reddito

- Autonomia sia sulle tariffe impostate che da impostare
- Accesso a capitali condivisi
- Capacità di gestire gli investimenti
- Capacità di gestire le remunerazioni
- Capacità di tassazione
- Allocazione finanziaria e sulla politica dei dividendi

Governo corporativo

L'autorità portuale non è una "Spa" ma una "Rsi" (Responsabilità sociale d'impresa). Significa, per esempio, che le concessioni le aggiudica su gare pubbliche, così com'è pubblica la revisione delle sue finanze.

- Revisore dei conti
- Management
- Divisione chiara delle responsabilità
- Procedure trasparenti e prevedibili
- Contabilità e comunicazione
- Gestione delle risorse umane
- Responsabilità sociale corporativa

Supervisione regolamentare

- Proporzionata al potenziale dell'autorità portuale di stare sul mercato e a quella di costituire una controparte contrattuale sia per i membri dell'ente sia per i clienti/operatori



LA COMUNITÀ DEI PORT CENTER

Il port center di Livorno

CON L'APERTURA DI QUELLO DI LIVORNO, ARRIVA IN ITALIA IL SECONDO POLO DIDATTICO DEDICATO AI MESTIERI DEL MARE. UN MODELLO DI PROMOZIONE DELLE ATTIVITÀ PORTUALI IMPRONTATO SULLA CONOSCENZA DA PARTE DELLA CITTADINANZA LOCALE DI LAVORI CHE NON SI POSSONO VEDERE DA VICINO

di Paolo Bosso

Il kinect ti riconosce solo se saluti. Davanti a un proiettore, con un gesto della mano scegli cosa vedere. La storia del porto, quella dei piloti, la presentazione di un terminal, le maestranze, le grandi navi. È il "port center" di Livorno, inaugurato a novembre nella "palazzina del capitano", dentro la Fortezza Vecchia, un'antica e grossa fortificazione medievale vicino il porto mediceo, presa in gestione dall'Autorità portuale da circa un anno dopo un lungo periodo di chiusura e abbandono. Promosso dall'*Association Internationale Villes et Ports (Aivp)*, è stato creato dall'Autorità portuale insieme alla Provincia di Livorno.

La "terza via" del port center

È il secondo port center nato in Italia, dopo quello di Genova del 2009 incorporato nel museo del mare. Un centro che si pone come "terza via" nella promozione degli spazi pubblici e delle attività sociali di un porto. Mentre il museo storico è volto ad archiviare e ricordare l'archeologia e il waterfront a permettere la fruizione della costa da parte della cittadinanza, il port center promuove i mestieri del porto, la sua attività operaia, industriale e commerciale guardando soprattutto alla pedagogia. È quella che si potrebbe chiamare un'"educazione portuale", la formazione dei cittadini portuali di domani, più consapevoli dell'attività industriale di un grande porto, spesso nascosta agli occhi dei cittadini.

Il port center di Livorno ricalca il

modello del centro di Genova e degli altri sparsi nel mondo. Al piano terra la reception e un simulatore navale. Al primo piano una sala multimediale con quattro proiettori da gestire con il "kinect", un sensore per utilizzare i videogiochi senza joystick, qui riadattato a scopi pedagogici e didattici. Al centro un grande schermo multitouch, di quelli usati dai telegiornali per le rassegne stampa, che visualizza una mappa del porto di Livorno costellata di punti di interesse da leggere in diverse lingue. Costo complessivo, a carico dell'Autorità portuale e della Provincia, 400mila euro.

L'impatto negativo dei porti

Un polo didattico, non museale, di conoscenza partecipativa di ciò che fa un porto, soprattutto di tutte quelle attività lontano dagli occhi

della comunità. «È un luogo dove conoscere quelle cose che per questioni di sicurezza non è possibile osservare da vicino» spiega Greta Marini, project manager dell'Aivp, associazione nata nel 1988, con sede a Le Havre, che studia e promuove città portuali sostenibili dal punto di vista ambientale, urbano e sociale. Lo stesso commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, ne è stato presidente dal 2002 al 2005.

«Diciamolo chiaramente – afferma Gallanti –, i porti moderni creano problemi. Prima c'erano i vapori e le maestranze, oggi, con i container e le meganavi, gli scali si sono dislocati, avviando cambiamenti urbanistici e sociali che caratterizzano ogni città portuale. In questo contesto le authority, assediata dagli stakeholders, sono deboli. Lo strumento del port center diventa allora un modo per chiedere aiuto alla città: il porto ha bisogno della sua città».

«Gli scali commerciali hanno un impatto negativo sul cittadino, che ci vede principalmente quattro cose: fumi industriali, camion, terminal e barriere» spiega Marini. Il port center serve ad avvicinare la comunità a questo polo industriale, «a farsi contaminare», come ha sintetizzato il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, che ha partecipato all'inaugurazione. «Ma non dimentichiamoci – continua - che questi quattro elementi non si possono eliminare, per cui quello che bisogna fare è permettere una convivenza».

Il port center di Livorno è uno dei nove “ufficiali” sparsi in tutti e cinque i continenti. Il primo è stato quello di Anversa, nato nel 1988 (anno di nascita anche dell'Aivp) che oggi ha circa 50mila visite l'anno. Altri si trovano a Rotterdam, Melbourne, Vancouver, Dunkerque, Le Havre, Singapore e Ashdod. L'idea per quello toscano è nata nel 2011 su iniziativa dell'Autorità portuale insieme all'Aivp. Nel 2014, con l'affidamento della Fortezza Vecchia, è stato scelto il luogo. Sarà operativo dall'anno prossimo, con

Cinque idee per i waterfront del golfo

La riqualificazione di molo San Vincenzo, Castellammare, Nisida, Portici e Pozzuoli partendo dalle istanze locali. Un progetto degli architetti del Cnr-Federico II e degli psicologi di comunità. De Magistris: “Vogliamo fondi europei per la Città metropolitana”



di **Paolo Bosso**

Cinque idee per riqualificare la costa del golfo di Napoli restituendo ai cittadini l'uso sostenibile di spazi pubblici. È l'urbanistica collaborativa lanciata dal Cnr-Iriss insieme agli architetti e agli psicologi della Federico II. Cinque progetti di riqualificazione urbana per Molo San Vincenzo, litorale di Castellammare di Stabia, isola di Nisida, Granatello di Portici e golfo di Pozzuoli. Interventi infrastrutturali e sociali che sono stati presentati in mostra a novembre a Santa Maria la Nova, in occasione del convegno *Napoli 2020. Visioni metropolitane tra memoria e innovazione*, organizzata da Città metropolitana di Napoli e Regione Campania all'interno della manifestazione *Illuminiamo i monumenti*, che si terrà in città fino al 7 gennaio.

L'urbanistica collaborativa

Cinque opere che vogliono promuovere processi di sviluppo tra istituzioni e comunità nella pianificazione dei waterfront. Un'iniziativa avviata l'anno scorso con *Maritime identity and urban regeneration for sustainable development of seaside cities*, laboratorio di urbanistica interdisciplinare promosso dall'Università degli Studi di Napoli e dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, coordinato da Massimo Clemente, dirigente di ricerca dell'ente pubblico, insieme ai colleghi architetti e agli psicologi di comunità della Federico II guidati dalla docente Caterina Arcidiacono. La prima edizione del workshop si è tenuta alla Mostra d'Oltremare, quest'anno alla stazione marittima di piazza Municipio per concludersi al “polo dello shipping” di via Depretis con le

un'apertura straordinaria poco prima di Natale. Andrà a costituire un altro tassello di "Porto aperto", la manifestazione annuale promossa dall'ente portuale, giunta alla nona edizione. «Il porto rappresenta quasi un terzo del Pil della città, incluso l'indotto, ma i cittadini questo non lo sanno. Con "Porto aperto", e ora col port center, mostriamo i mestieri e la realtà di questo mondo», spiega il dirigente promozione e studi dell'Authority Gabriele Gargiulo. Quello di Livorno è il secondo in Italia, dopo quello di Genova, nato nel 2009 all'interno della struttura del "museo del mare". In realtà sarebbero molti più di nove i port center nel mondo se si contano anche le strutture ricreative, i musei navali, i waterfront, i belvederi e più in generale tutti quegli eventi che accadono negli spazi portuali di una città di mare. Ma il port center nasce con uno scopo preciso, anzi due: far conoscere il porto ai cittadini ed educare i giovani ad una consapevolezza maggiore delle attività del proprio scalo. Gli stessi scopi dietro cui opera l'Aivp, promotrice del concetto, senza "marchio", di port center.

Ridare governance ai porti

Da un lato la riqualificazione delle zone abbandonate restituisce pezzi di città alla comunità, dall'altro il porto e gli stessi cittadini chiedono la riqualificazione di nuovi spazi. È in questa dinamica interna delle città di mare con grandi porti, o in via di sviluppo, e soprattutto storici, che si muove l'Aivp e il port center. «Queste iniziative dimostrano che nei porti a contare sono le persone – afferma Umberto Masucci, presidente del Propeller Clubs -. Persone che dovrebbero avere la possibilità di governare i porti, mentre oggi in Italia sono quasi tutti commissariati, un sintomo della mancanza di dialogo tra porti e città. Dietro c'è anche un disinteresse da parte della politica, che si appassiona ai porti solo quando c'è da nominare qualcuno».

presentazioni dei cinque progetti. Ha coinvolto una quarantina di architetti e psicologi della regione, laureandi e dottorandi, divisi in cinque gruppi che si sono confrontati con una cinquantina di tutor tra professori universitari, operatori portuali e assessori.

Castellammare di Stabia

Il progetto prevede la riqualificazione di un chilometro e mezzo di litorale per schiudere dall'isolamento i quartieri interni. Eventi stagionali ispirati al *Chelsea Pier* di New York dedicati allo sport e

e strutturare queste iniziative eterogenee per costituire una "piazza" aperta, senza barriere naturali, infrastrutturali e sociali.

Molo San Vincenzo

La novità progettuale intorno all'antico e lungo (circa due chilometri) molo borbonico nel cuore della città, a pochi passi da Castel Nuovo, Palazzo Reale e via Toledo, è l'apertura al pubblico coinvolgendo i suoi unici residenti: la Marina militare. Anziché spingere all'allontanamento di questi allo scopo di sbloccare il varco di



al tempo libero. Bonifica di capannoni abbandonati, passeggiate pedonali e riconversione dell'area ex Avis in parco urbano.

Granatello di Portici

Qui, più che nelle altre quattro aree, gli abitanti vivono già il porticciolo, ma in una situazione di degrado e abbandono. Il progetto si chiama *Infracqua* e consiste principalmente in una passerella sopra gli scogli per rendere vivibile la "piazza Antonio e Antonio", una vera e propria piazza, improvvisata, sugli scogli. Il territorio vede già diverse associazioni e comitati spontanei attivi nella riqualificare del porticciolo: la passerella permetterebbe di unificare

accesso, rischiando di innescare conflitti tra ministeri ed enti locali che peggiorerebbero la situazione, la "liberazione" del molo ad uso della comunità consisterebbe in iniziative promosse in primo luogo dal corpo militare, da chi c'è già e rappresenta una memoria storica del molo. È l'idea alla base di Friends of molo San Vincenzo, associazione nata qualche mese fa e promossa da Massimo Clemente del Cnr, università e Propeller Club di Napoli che qui da tempo spinge per realizzare, fra le altre cose, un museo del mare.

Golfo di Pozzuoli

Si chiama *Flegrea Net* e consiste principalmente in una messa a si-

stema di servizi di trasporto marittimo e terrestre per connettere meglio Bacoli, Monte di Procida, Baia e Campi Flegrei. L'idea è mettere in comunicazione, sia al livello logistico che sociale, le quattro piccole aree urbane.

Nisida

Forse la sfida più difficile: sfruttare l'associazionismo per realizzare orti gestiti dai detenuti, con l'istmo trasformato in ztl, dal lido Pola all'ingresso del carcere. Non ha le ambizioni di lungo termine come quelle di bonifica di Bagnoli, che incontrano tanti ostacoli e speculazioni di tutti i tipi, ma la semplicità di iniziative sociali di coinvolgimento del territorio.

Processi, non progetti, che chiedono finanziamenti

Processi di riqualificazione con il

territorio piuttosto che progetti ben disegnati ma mai realizzati. «Evitando *rendering* improbabili e speculazioni calate dall'alto, ci sforziamo di progettare opere maturate dal dialogo tra istituzioni, cittadini e imprese del territorio», spiega Clemente. Gli psicologi di comunità della Federico II hanno somministrato questionari ai residenti dell'area - 140 soltanto per il solo San Vincenzo -; gli architetti ne hanno tenuto conto per realizzare progetti infrastrutturali vicini ai desideri della gente del posto. Sono nati così cinque progetti urbanistici con lo scopo di far riappropriare agli abitanti del posto l'uso della costa, spesso preclusa da aree abbandonate, locali privati in disuso o strutture industriali attive che ne precludono la vivibilità.

«Sono idee che mettono insieme urbanistica, architettura e territorio. La chiave per realizzare processi col-

laborativi di questo tipo è la Città metropolitana, che potrebbe rappresentare uno strumento più efficace della Regione nel raccogliere i fondi europei» spiega il sindaco di Napoli Luigi De Magistris nel corso del convegno Napoli 2020. «Il Consiglio dei ministri - continua - sta studiando un'interessante riforma della sicurezza urbana che darebbe più potere di ordinanza ai sindaci. Non penso sia uno strumento che ci trasformerebbe in prefetti, ma al contrario ci permetterebbe di esercitare il diritto di riqualificare spazi pubblici. In questo i fondi europei ci darebbero una mano importante solo se finanziassero direttamente l'ente Città metropolitana. Purtroppo il "Pon Metro" 2014-2020 prevede per la nostra area solo un'ottantina di milioni, pochi e che tra l'altro stiamo ancora aspettando».

Container & Logistic Service in the Med Sea



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



Buone
Feste



- Trasporti marittimi in containers • Trasporti terrestri in containers e convenzionale
- Special equipments • Svotamento / riempimento containers
- Magazzinaggio / rizzaggio in porto • Operazioni doganali import/export

LA NUOVA FRONTIERA CINESE



IL 2016 SI PREANNUNCIA COME L'ANNO DELLA CONSACRAZIONE DEL MERCATO CINESE DELLE CROCIERE. LE PRINCIPALI COMPAGNIE SBARCHERANNO CON ALMENO UNA NAVE A TESTA PER ANDARE ALL'ASSALTO DI UN'AREA MOLTO ESTESA DA MILIONI DI PASSEGGERI

di Bianca d'Antonio

È la Cina, e più in generale il continente asiatico, la nuova frontiera del traffico crocieristico. È qui che si giocheranno, infatti, le battaglie dei top player mondiali delle crociere per la conquista del grande mercato asiatico che ha straordinarie prospettive di crescita non solo come destinazione, ma anche come enorme bacino di utenza. Lo ha intuito, nel lontano 2006, il colosso americano Carnival che, posizionando proprio nella Repubblica Popolare una nave di Costa Crociere, ha aperto, con non poche difficoltà, il mercato agli altri big crocieristici. **Royal Caribbean.** Oggi, a distanza di quasi dieci anni dal debutto "cinese" di *Costa Allegra*, scendono in campo

anche gli altri operatori del settore crocieristico convinti che il mercato del futuro è rappresentato proprio dal Far East. Già nel 2009, infatti, Royal Caribbean ha iniziato ad inviare laggiù i suoi "villaggi" delle vacanze galleggianti continuando così a penetrare nel mercato asiatico, tant'è che nel 2012 ha dato vita ad un processo di crescita molto importante. «Il prossimo anno – rivela Gianni Rondone, direttore generale per l'Italia di Royal Caribbean – opereremo nel continente cinese con ben otto unità. Un risultato eccezionale sia sotto il profilo della risposta del mercato cinese cresciuto dal 2012 ad oggi di ben venti volte, sia sotto il profilo della redditività dal momento che si è rivelato il mercato con il maggior ricavo per passeggero al mondo. Abbiamo lavorato per circa un anno

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 5521382 - web: dangiolosrl.it - mail: info@dangiolosrl.it - madasped@dangiolosrl.191.it

con appositi gruppi, impiegando in Cina centinaia di persone per provvedere alla formazione ed oggi dalle iniziali venti formate siamo passati a centinaia. L'Asia è in forte espansione – conclude Rotondo – per cui le prospettive di sviluppo sono eccellenti. I cinesi hanno scoperto le crociere e noi, per loro ed i loro gusti, abbiamo personalizzato le navi».

Norwegian Cruise. Fin qui Royal Caribbean. Ad ottobre del 2016 sarà la *Norwegian Star* della Norwegian Cruise Line (Ncl) ad andare in avanscoperta alla volta dell'oriente con una serie di itinerari da 11 e 14 giorni partendo da Hong Kong, e con altre crociere, sempre della stessa durata, da Singapore. Il presidente della holding norvegese Frank Del Rio ha annunciato che la nave attualmente in costruzione presso i cantieri Meyer Werft - denominata per ora *Norwegian Bliss* ma assumerà in seguito un nome più adatto per i viaggiatori cinesi - è stata espressamente realizzata per

il pubblico cinese, quello di fascia alta. Arriverà sul mercato nell'aprile del 2017 e, proprio per realizzare il suo progetto espansionistico, Ncl ha aperto sedi a Pechino, Hong Kong e Shanghai.

Carnival. Sempre nel 2017 solcheranno i mari della Cina anche Carnival Cruise Line e la controllata Aida con una nave ciascuna. Andranno ad affiancare Costa Crociere e Princess (con la *Majestic Princess* da 143mila tonnellate in costruzione a Marghera) portando così a quattro il numero dei brand del gruppo Carnival presenti nel Paese che parla mandarino.

Msc Crociere. All'appello non poteva, ovviamente, mancare la "giovane" Msc Crociere, trasformatasi in pochi anni in un vero e proprio colosso crocieristico. Forte delle sue ambizioni di affermazione nell'Olimpo crocieristico internazionale, soprattutto del lontano Oriente, la compagnia di Gianluigi Aponte ha deciso di arrivare all'om-

bra della Grande Muraglia per conquistarsi, con l'accattivante marchio del "made in Italy", la sua fetta di mercato cinese. Il primo sbarco nel continente asiatico, grazie alla collaborazione con l'operatore locale Caissa Touristic, leader per i servizi outbound in Cina, avverrà il primo maggio del 2016 a Shanghai, che sarà il nuovo homeport di *Msc Lirica*, una delle quattro navi sottoposte dalla shipping company a lavori di allungamento presso la Fincantieri con il programma Rinascimento. «Ciò che rende questa collaborazione speciale e diversa dagli accordi tradizionali tra tour operator cinesi e compagnie di crociera è l'attenzione che sarà rivolta alla formazione dell'intero personale di bordo» afferma il presidente Caissa Touristic Chen Xiaobing. Ci sarà anche un «adattamento dell'hardware e del software della nave, tra cui il rinnovamento delle strutture e la progettazione di nuovi servizi. Tutto per le esigenze e i gusti locali».

STAZIONE MARITTIMA

Terminal Crociere - Centro Congressi - Centro Commerciale

1.300.000 passeggeri all'anno	18 sale polivalenti	54 negozi
7 moli d'attracco	3.300 mq per eventi	Aree ristoro
1.100 metri di banchina		Posta
11 metri di pescaggio		Atm
Car Valet		Parafarmacia
		Parcheggio

...nel Cuore di Napoli

Terminal Napoli s.p.a.
 tel. 081 551 44 48 - fax +39 081 551 95 88
 fax congressi +39 081 551 44 73
 www.terminalnapoli.it
 info@terminalnapoli.it

CROCIERE IN CINA, GIANNI ONORATO: "FACCIAMO NAVI DAL GUSTO ORIENTALE"

L'amministratore delegato di Msc Crociere analizza il nuovo mercato d'Oriente in rapida espansione. Ma tra i progetti della compagnia non c'è soltanto il continente asiatico: "La novità del futuro sarà Cuba, dove saremo i primi"

di Bianca d'Antonio

Msc Crociere posizionerà una sua nave sul mercato cinese nel 2016. Il prossimo anno sarà caratterizzato da un massiccio sbarco di navi di questo tipo in quell'area geografica, avviando definitivamente la corsa al riempimento del mercato. «Ma non guardiamo soltanto verso la Cina: un'altra grande novità è Cuba» afferma l'amministratore delegato di Msc Crociere Gianni Onorato.



Gianni Onorato

Il 2016 segna per voi il debutto crocieristico in Cina, che cosa vi aspettate, in termini di passeggeri e fatturato, da questo sbarco in Oriente?

«Msc Crociere già da diversi anni è conosciuta dagli ospiti cinesi, in particolare verso gli itinerari nel Mediterraneo e in Europa dove ospitiamo a bordo delle nostre navi il numero più alto di turisti cinesi. L'anno prossimo a maggio arriverà *Msc Lirica*, con il primo approdo nella città portuale di Shanghai nella fresca stagione primaverile. Con

questo evento inizieremo a offrire la possibilità ai passeggeri cinesi di provare questa esperienza anche a casa loro. Per questa ragione abbiamo unito le forze con Caissa Touristic Group, tour operator leader in Cina. Inoltre *Msc Lirica*, come già noto, è appena uscita dallo stabilimento Fincantieri di Palermo in cui è stata sottoposta ai lavori di rinnovamento e allungamento. Con l'occasione abbiamo *customizzato* la nave secondo le esigenze dei clienti cinesi».

Quanto avete lavorato e investito per preparare questo sbarco?

«Siamo presenti con gli approdi dal 2010. Si può quindi immaginare che sia naturale che quasi da subito abbiamo iniziato a pianificare la seconda fase della nostra presenza stabile nel continente asiatico. L'abbiamo programmato personalizzando la nave e l'offerta dei servizi per questo specifico mercato. Come avviene per ogni singola crociera, anche per questi itinerari nel continente asiatico, abbiamo progettato e controllato "in casa" lo sviluppo del prodotto per questo mercato, con meticolosa attenzione alla qualità e al dettaglio, come solo una società a conduzione familiare può garantire».

I mercati europeo ed americano hanno mostrato interesse per le crociere "cinesi"?

«Se da una parte il settore crocieristico globale è ancora in crescita in tutti i mercati del mondo, quello cinese è sicuramente il mercato con maggiori spazi. Secondo l'ultimo rapporto della Clia i passeggeri

asiatici nel 2014 sono stati 2,4 milioni, quindi più del 10 per cento dei crocieristi mondiali, e il numero delle crociere in Asia negli ultimi due anni è aumentato dell'11 per cento. Ma non guardiamo soltanto verso la Cina: un'altra grande novità è Cuba. Siamo il primo operatore crocieristico globale ad aver inserito l'isola caraibica tra le destinazioni dei propri itinerari con *Msc Opera* che il 18 dicembre scorso ha attraccato per la prima volta a L'Avana per prepararsi alla stagione invernale nei Caraibi con 16 crociere settimanali in partenza dalla capitale cubana».

Quali sono le particolari richieste e le modifiche che avete dovuto apportare per approcciarvi al modo di vivere dei cinesi?

«I nostri sforzi si sono concentrati per offrire una vacanza che risponda in tutto e per tutto alle esigenze del consumatore cinese. A partire dalla gastronomia, caratterizzata da una cucina di alto livello grazie anche alla collaborazione con il popolare chef cinese Jereme Leung - molto amato in patria - per la creazione di menu speciali e per interpretare il concetto di ristorazione esattamente come inteso dagli abitanti del continente asiatico. Detto questo, oltre a una serie di opzioni per la ristorazione di qualità tipiche della regione mediterranea, gli ospiti di *Msc Lirica* avranno modo di assaporare un mix di cucina cinese, orientale e internazionale. Infine abbiamo creato la figura del *cruise ambassador* il cui ruolo è quello di soddisfare tutte le esigenze degli ospiti a bordo».

“SIAMO STATI I PRIMI IN CINA. PROSSIMA TAPPA: GIAPPONE”

Nel 2016 arriverà la quarta nave di Costa Crociere nel continente asiatico. Il direttore dell'area geografica asiatica Buhdy Bok fa il bilancio di quasi dieci anni di crociere made in Italy

di Bianca d'Antonio

Mister Bok, Costa Crociere è stata la prima compagnia di questo tipo a sbarcare in Cina. Ha fatto da battistrada. Quali difficoltà avete affrontato? «Nel 2006, quando siamo stati i primi ad entrare nel mercato cinese, la crociera era un'idea di vacanza completamente nuova per il cliente cinese. Una situazione molto diversa rispetto all'occidente, dove la



Buhdy Bok

crociera come vacanza popolare è presente già da decenni. Gli sforzi principali che abbiamo sostenuto in questi nove anni erano diretti essenzialmente a far comprendere al mercato che si trattava di un nuovo e diverso modo di fare le vacanze. Abbiamo proposto un prodotto che portasse direttamente a casa loro un pezzo di "Italia sul mare", con partenze dai principali porti cinesi, ma adattato anche ai gusti e alle necessità della clientela locale».

Questi anni che cosa hanno apportato in termini di passeggeri alla società?

«Dal 2006 siamo riusciti a portare in crociera circa un milione di passeggeri. Adesso stiamo vedendo che parecchi dei nostri ospiti ritornano in crociera diventando clienti fedeli. Tutto questo è il segno che il mercato sta maturando, anche se rimane secondo noi ancora un enorme potenziale di crescita. La Cina è un territorio ancora tutto da scoprire, e che aspetta solo di essere raggiunto».

Grazie a questa esperienza partite avvantaggiati rispetto alla concorrenza.

«Sicuramente il fatto di essere stati i primi ad entrare nel mercato ci ha garantito dei vantaggi competitivi. Operando in Cina da quasi dieci anni conosciamo meglio di chiunque altro i crocieristi cinesi e le loro necessità. Al momento, secondo i dati del *China Cruise & Yacht Industry Association*, siamo leader indiscussi in Cina: l'anno scorso circa quattro crocieristi cinesi su dieci hanno scelto Costa Crociere. Parliamo comunque di un mercato in rapida ascesa che nel 2015, dopo soli pochi anni di vita, supererà la cifra di oltre un milione di passeggeri. Attualmente abbiamo tre navi posizionate in Cina e più in generale in Asia, dedicate esclusivamente al mercato locale: *Costa Atlantica*, *Costa Victoria* e *Costa Serena*. Dall'aprile dell'anno prossimo arriverà anche una quarta nave, *Costa Fortuna*, che ci consentirà di aumentare la nostra capacità del 49 per cento».

I mercati europeo ed americano hanno mostrato interesse per le crociere "cinesi"?

«In base ai dati raccolti da *Cruise Lines International Association*, le crociere in Asia stanno crescendo in percentuali a doppia cifra. Secondo il ministero dei Trasporti Cinese entro il 2020 la Cina potrebbe diventare il mercato delle crociere più grande al mondo, con circa 4.5 milioni di passeggeri. Il potenziale di crescita è enorme e può contare su condizioni economiche favorevoli. Per questo motivo la Cina sta attraendo oltre a Costa anche altre compagnie.

Quali sono le particolari richieste e le modifiche che avete dovuto apportare per approcciarvi al modo di vivere dei cinesi?

«Il nostro prodotto in Cina lo abbiamo battezzato *Italy at sea*. Offriamo un'esperienza di crociera in stile italiano - gastronomia, intrattenimento e ospitalità - ma adattata ai clienti locali. Ad esempio a bordo delle navi abbiamo ampliato e migliorato l'area shopping con diversi marchi di prestigio italiani ed europei perché sono particolarmente apprezzati dai cinesi. Anche la lingua è un aspetto fondamentale: per questo, a bordo, abbiamo un numero consistente di crewmember cinesi o che parlano cinese».

Costa Crociere nel 2016 sbarcherà anche in Giappone?

«Il Far East non è solo Cina per cui Costa Crociere ha deciso di guardare oltre la Grande Muraglia rivolgendo la propria attenzione verso il Sol Levante dove ha da poco inaugurato un nuovo ufficio commerciale a Tokyo che verrà gestito direttamente dalla divisione Costa Asia. Sul mercato giapponese verrà impiegata la cruiseship *Costa Victoria*, sottoposta ad un completo refitting da 18 milioni di dollari nel 2013. Da luglio a settembre 2016 salperà regolarmente per dieci crociere da sei notti con toccate nei porti nazionali di Fukuoka, Maizuru, Kanazawa oltre a Pusan».



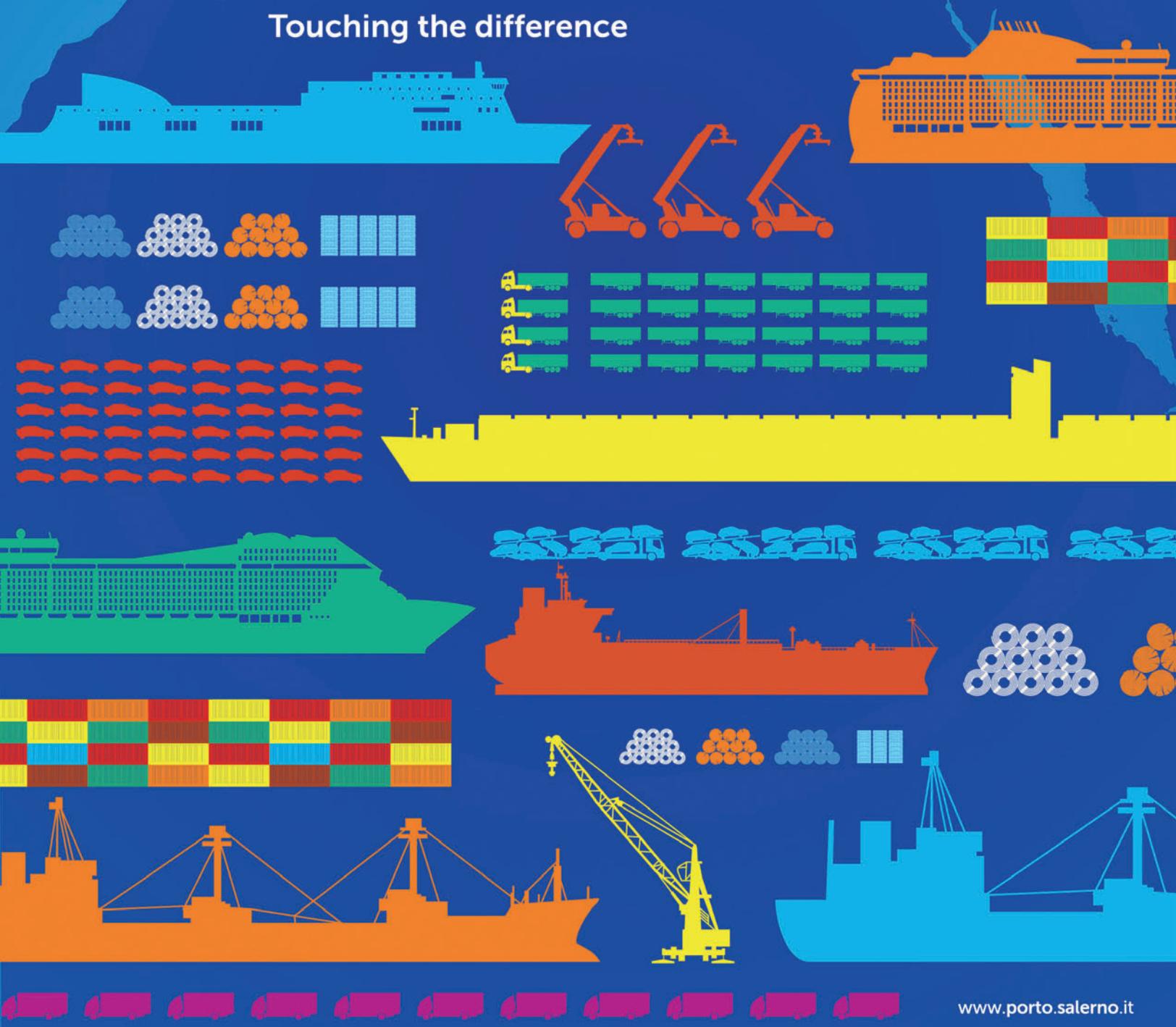
AUTORITÀ PORTUALE
SALERNO

Italy
SALERNO

Mediterranean Sea

The Port of Salerno

Touching the difference



FINCANTIERI IN RIPRESA CON LE CROCIERE



LA CRESCITA DELLA VACANZA SU NAVE STA SPINGENDO GLI ORDINI DEI CENTRI NAVALMECCANICI A LIVELLI PRECEDENTI LA CRISI. PER FINCANTIERI LE PROSPETTIVE SONO ROSEE, FORTE DELL'ENORME MERCATO CINESE CHE NEL 2020 SARÀ QUADRUPPLICATO

Nei primi nove mesi del 2015 il giro d'affari del business cruise di Fincantieri è ammontato a 1,145 milioni di euro, contro i 964 del periodo gennaio-settembre del 2014. Rispetto ai primi nove mesi del 2014, quindi, vi è stato un forte incremento dei volumi di produzione delle navi da crociera, così come sono aumentati anche gli ordini di nuove unità, acquisiti e prospettici.

Vale la pena però fare un passo indietro per capire numeri e capacità di un'azienda che si è imposta sul mercato come leader mondiale nella costruzione di navi da crociera e come uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo, presente in tutti i settori ad alto valore aggiunto.

Negli anni più pesanti della crisi economica, manifestatasi già nel 2008, il settore cantieristico ha perso nella sola Europa 50mila posti di lavoro, circa un terzo dell'occupazione diretta del settore, senza contare le perdite occupazionali nell'indotto. Almeno una trentina di cantieri nel Vecchio continente sono stati chiusi e la costruzione di navi da crociera è rimasta appannaggio pressoché esclusivo di tre eccellenze europee, Fincantieri, la tedesca Meyer, che oggi controlla anche il cantiere finlandese di Turku, e STX France.

Dal 1990 ad oggi nel mondo sono state costruite 216 navi da crociera superiori a 10mila tonnellate di stazza lorda corrispondenti ad un'offerta di circa 433mila letti bassi, ovvero la quasi totalità del settore visto che le poche unità varate in data antecedente ammontano appena al 7 per cento della capacità crocieristica. Di queste, ben 70 sono state realizzate da Fincantieri che quindi si connota come il principale costruttore esistente al mondo.

Oggi il mercato è finalmente in ripresa. Tutte le principali compagnie armatrici stanno, infatti, portando avanti importanti programmi di investimento, imprimendo una forte accelerazione all'intero settore cantieristico. Guardando ai dati di

fine trimestre 2015, a livello mondiale il portafoglio ordini attuale, composto da 38 grandi navi corrispondenti a circa 4,9 milioni di tonnellate (125,700 letti bassi) è al suo massimo storico dopo il picco di 40 navi pari a 4,2 milioni di tonnellate (105,300 letti bassi) conseguito a dicembre 2007. Agli ordini perfezionati si aggiungono altre 16 navi tra accordi, lettere di intenti e opzioni, che una volta perfezionati, porteranno il portafoglio a 56 navi pari a 7,1 milioni di tonnellate (178,400 letti bassi). In questo scenario anche il portafoglio ordini di Fincantieri è ai suoi massimi storici: dalle 6 navi ordinate nel 2013 si è passati alle 8 del 2014, a cui si aggiungeranno quelle oggetto di accordi e lettere di intenti sot-



L'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono

toscritti nel 2015, in corso di finalizzazione.

Nello specifico degli ordini - acquisiti e futuri -, prima di tutto vi è l'accordo senza precedenti con Carnival Corporation, annunciato il 27 marzo di quest'anno, per cinque navi da crociera innovative da costruire tra il 2019 e il 2022. Vi è poi la lettera d'intenti vincolante firmata nel giugno scorso con Virgin Cruises, brand controllato dal gruppo Virgin - appena entrato nel mercato crocieristico - per la costruzione di tre navi da crociera. E significativa è la recente intesa con la statunitense Viking Ocean Cruises che ha portato da quattro a sei le unità commissionate al gruppo guidato dall'amministratore delegato Giuseppe Bono. Gli importanti accordi commerciali raggiunti hanno fatto salire a 26 miliardi il portafoglio ordini di Fincantieri, pari ad un carico di lavoro di 19,8 miliardi, includendo sia i contratti firmati sia le intese in fase di finalizzazione che la società ritiene di formalizzare nel prossimo futuro, riflettendo lo stato di salute del comparto.

Il mercato crocieristico, infatti, è in costante incremento. Gli analisti di settore più cauti ipotizzano che il settore crescerà a un tasso del 4 per cento annuo con il raggiungimento di 27,6 milioni di crocieristi nel 2020, ma questo valore è ritenuto prudenziale alla luce delle proiezioni di crescita del mercato cinese. Fincantieri sta monitorando molto da vicino le potenzialità di questo mercato e lo dimostrano le intese siglate un anno fa proprio con il gruppo Carnival, la più grande compagnia crocieristica al mondo, e con China State Shipbuilding Corporation (Cssc) Holdings Limited, controllata di Cssc, il maggiore conglomerato cinese di settore, che opera in diversi comparti della cantieristica. Questi accordi, di portata storica, sono volti proprio ad esplorare la possibilità di una joint venture nelle costruzioni navali nel settore cruise, che

DOPO LA CRISI, LA RIPARTENZA

Uno sguardo al panorama navalmecanico

Negli anni più pesanti della crisi, tra il 2008 e il 2011, il settore cantieristico ha perso in Europa circa 50mila posti di lavoro, pari a un terzo dell'occupazione diretta del settore, senza contare le perdite nell'indotto. Almeno una trentina di cantieri nella sola Europa sono stati chiusi, come Odense in Danimarca, Flender in Germania e Rauma in Finlandia che faceva parte di Stx Europe. Molti sopravvivono lavorando come subappaltatori di cantieri di primo livello, come la cantieristica polacca.

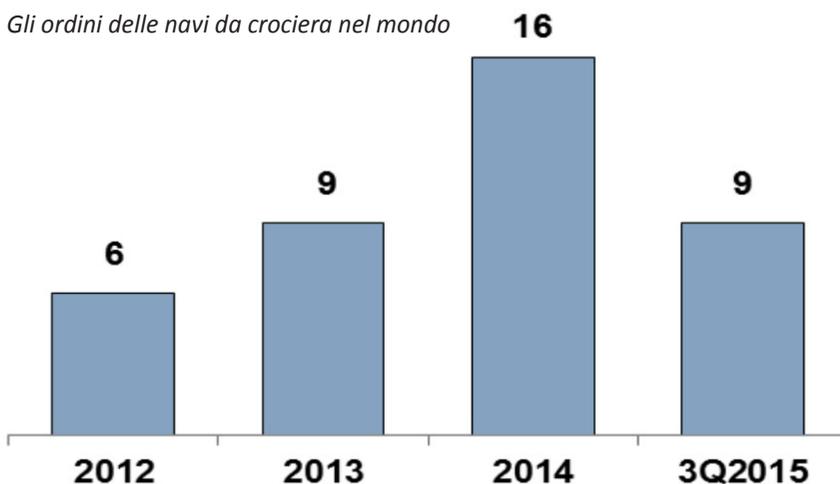
In Europa otto gruppi detengono circa l'80 per cento delle navi che sono attualmente in costruzione in Europa su un totale di 114 società operative che hanno almeno una nave in costruzione. Stx Finland, a fronte dello stato di fallimento della controllante coreana Stx, si è praticamente disciolto. Il cantiere di Rauma che eccelleva nella produzione di traghetti è stato chiu-

tiene la totalità del capitale.

Dal 1990 ad oggi sono state costruite 216 navi da crociera con stazza lorda superiore a 10mila tonnellate corrispondenti ad un'offerta di circa 433mila letti bassi, ovvero la quasi totalità della capacità di offerta del settore visto che le poche unità varate in data antecedente ammontano appena al 7 per cento della capacità crocieristica. Di queste, 70 sono state realizzate da Fincantieri, connotandolo come il principale costruttore esistente al mondo.

La realizzazione di navi da crociera resta di appannaggio pressoché esclusivo di tre poli europei: Fincantieri, Meyer Werft e la società francese STX France. Tutte le principali compagnie stanno portando avanti importanti programmi di investimento: dalle nove navi ordinate nel 2013 si è passati alle 16 del 2014; quest'anno sono state ordinate nove navi a cui vanno ag-

Gli ordini delle navi da crociera nel mondo



so con la perdita di 700 posti di lavoro. Il cantiere di Helsinki realizzava *cruiser* fino all'acquisizione nel 2010 dal gruppo russo United Shipbuilding Corporation che l'ha convertito in un polo per unità artiche. L'ultimo cantiere a trovare una sua collocazione è stato quello di Turku, acquisito nel 2014 dal gruppo tedesco Meyer Werft. L'operazione ha visto il coinvolgimento del governo finlandese che in un primo momento (settembre 2014) ha acquisito attraverso il 30 per cento del capitale della società, per poi cedere ad aprile 2015 la sua quota a Meyer che così de-

giunti accordi preliminari e opzioni in corso di finalizzazione. Ne deriva un portafoglio ordini ai suoi massimi storici per navi in consegna al 2022. Ciò si traduce per i cantieri in una visibilità di carico di lavoro a sette anni contro il massimo di cinque anni registrato nei periodi di picco del passato.

Quest'anno sono arrivati nuovi operatori, come Virgin Cruise, mentre le compagnie consolidate con navi ormai datate hanno deciso di procedere al rinnovo delle flotte, come la compagnia nipponica Crystal Cruises e la britannica Saga.



La Cavour della Marina italiana

si configurerebbe come una collaborazione trilaterale senza precedenti per la realizzazione delle prime navi da crociera mai costruite in Cina per il mercato cinese. Tutti gli armatori stanno infatti guardando al mercato cinese con forte interesse. Il governo di Pechino vede lo sviluppo del comparto crocieristico all'interno di un grande piano di crescita del settore del turismo cinese. Per Fincantieri e Carnival Corporation questo accordo significa avere l'opportunità di entrare in un mercato dal potenziale enorme nei rispettivi business. Nel 2013 sono stati re-

gistrati 570mila passeggeri cinesi, 700mila nel 2014, mentre per il 2015 si stima che il numero possa salire a 1 milione. Secondo il ministero dei Trasporti cinese, infatti, la Cina potrebbe contare 4,5 milioni di passeggeri entro il 2020, diventando così di fatto il secondo mercato al mondo dopo quello Usa, per poi affermarsi come il primo al mondo entro pochi anni. Ecco perché gli armatori si stanno già da tempo muovendo per essere pronti per affrontare questo nuovo scenario. Costa Crociere, società del gruppo Carnival, è stata la prima compagnia ad entrare in Cina nel 2006 con la nave

Costa Allegra, seguita successivamente da altri brand del gruppo Carnival, che hanno adottato questa strategia spostando nell'area diverse navi. A settembre 2014 Norwegian Cruise Line ha acquisito la compagnia Prestige, controllante di Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, con l'obiettivo diversificare la propria presenza aggiungendo al marchio contemporary flotte upper premium con il marchio Oceania e luxury con Regent. Royal Caribbean - con il marchio dedicato SkySea, frutto della joint venture stipulata a novembre 2014 con uno dei principali agenti di viaggio cinesi, la Ctrip - posizionerà, a sua volta, cinque navi nel paese asiatico. Infine c'è il debutto di Msc Crociere in Cina, previsto a maggio 2016 con *Msc Lirica* dopo un "grand voyage" da Rio de Janeiro. Un posizionamento che dovrebbe portare, secondo i calcoli della compagnia, altri seimila occupati tra marittimi, equipaggio e impiegati a terra. ■

GRUPPO RIUNITO SBARCO CENERE srl



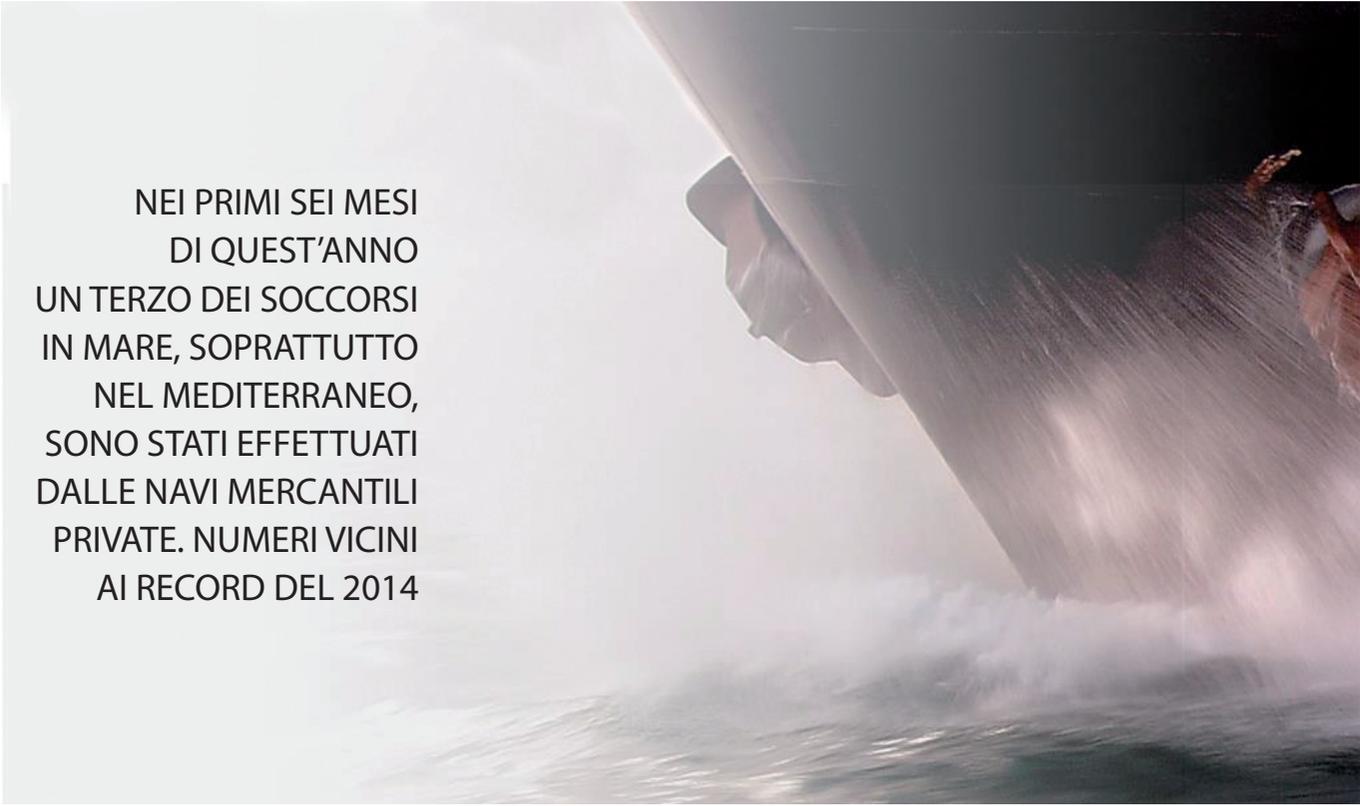
Ritiro rifiuti liquidi e solidi pericolosi e non pericolosi da bordo nave in porto e fuori porto da officine e cantieri navali

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

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

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

**Ufficio Operativo e Amministrativo:
Testata Molo Carmine interno porto - 80133 Napoli
Tel. 081 268521 - Fax 081 289059 - email: grsc@email.it**



NEI PRIMI SEI MESI
DI QUEST'ANNO
UN TERZO DEI SOCCORSI
IN MARE, SOPRATTUTTO
NEL MEDITERRANEO,
SONO STATI EFFETTUATI
DALLE NAVI MERCANTILI
PRIVATE. NUMERI VICINI
AI RECORD DEL 2014

MIGRANTI, IL RUOLO DEGLI ARMATORI

di **Renato Imbruglia**

Il 2015 sarà ricordato come l'anno dell'ondata migratoria eccezionale che dalle coste orientali del Mediterraneo è arrivata al cuore Europa. L'Italia ne è pienamente coinvolta, anche se molto meno di quanto si pensi. Ciò non toglie però che la posizione geografica la rende un naturale ponte tra i paesi del Nord Africa e l'Europa continentale.

Le rotte migratorie sono una costante storica nel nostro Paese. La differenza rispetto al passato è data dalla consistente quantità di migranti che si sono riversati sulle coste europee. Un numero talmente alto che ha coinvolto molto più del solito gli armatori. I dati delle asso-

ciazioni di categoria europee parlano per il solo 2014 di circa 40mila naufraghi soccorsi dalle navi private. Un numero che per quest'anno sarà certamente più alto.

In un contesto in cui la caduta del regime di Gheddafi ha reso impossibile capire chi governa in Libia, e in uno scenario mediterraneo caratterizzato da un'instabilità politica e sociale in molte zone della sponda a Sud e a Est del Mare Nostrum - la guerra in Siria ne è uno dei focolai di origine più evidenti - affrontare il fenomeno dell'immigrazione non è più rinviabile. È mancata la risposta dell'Europa ad un fenomeno le cui cause, e le cui soluzioni, non sembrano poter avere una tempistica rapida e forse nemmeno certa. Le cronache politiche estive hanno portato ad avere un'ulteriore ripro-

va di come l'Europa pensata e scritta sui trattati sia molto diversa, e per certi versi antagonista, di quella che si è realizzata.

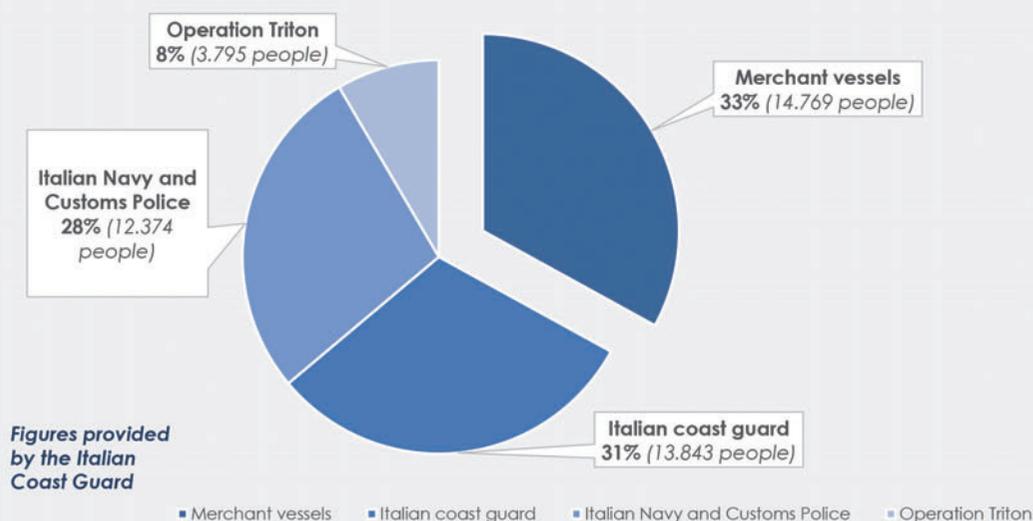
La navigazione che i migranti affrontano nel Mediterraneo è il primo contatto con l'Europa e, ben sapendo che il tema dell'immigrazione abbraccia una molteplicità di argomenti, per chi scrive di shipping la questione merita un approfondimento soprattutto sotto un determinato aspetto: le risorse messe in campo finora dalle autorità marittime e dagli armatori privati, nonché i risultati raggiunti per salvare i naufraghi in fuga dalle guerre. E possiamo già anticiparne l'impegno profuso: tanto.

L'Imo e le navi mercantili

L'emergenza migranti ha di fatto introdotto un nuovo soggetto: le navi

Involvement of the shipping industry (2015)

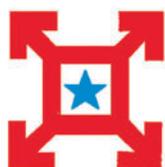
55.315 people rescued in 2015 (1st January - 10th June)



mercantili. Il ruolo della flotta mercantile è diventato di supporto per i corpi di soccorso istituzionali e, forse, di affidamento per i migranti. Il presidente di Confitarma Emanuele Grimaldi ha ricordato recentemente il ruolo delle navi mercantili nel salvataggio in mare: più di 1,400 viaggi dirottati in due anni (1,036 navi nel 2014 e 419 fino giugno 2015), salvando circa 42mila persone. Uno

studio del giugno 2015 dell'*European community shipowners' associations* (Ecsa) rinforza i dati citati: nel 2014 dei circa 166mila soccorsi, il 2,2 per cento rientra nell'operazione *Triton*, il 49,7 per cento in *Mare Nostrum*, il 23 per cento è dovuto all'intervento della Guardia Costiera e il 25,2 per cento all'intervento di navi mercantili. Sempre nei primi sei mesi di quest'anno, su 55,315

persone Triton ne ha soccorso l'8 per cento, le forze di polizia italiana il 28 per cento e la Guardia Costiera il 31 per cento. Ma la quota maggiore è delle navi commerciali, il 33 per cento, che diventano, paradossalmente, il primo mezzo di salvataggio del 2015. Tra le navi commerciali, quelle italiane sono le più coinvolte nel soccorso e assistenza alle richieste di aiuto.



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



Migranti soccorsi nel Mediterraneo

Appurato il ruolo che i vettori privati hanno avuto, l'Imo ha rilasciato delle linee guida per il soccorso in mare da parte di navi commerciali, sulla base delle convenzioni internazionali in tema di diritto marittimo. La Convenzione *United Nation Convention on the Law of the Sea* (Unclos) afferma che gli Stati che rientrano nell'Imo devono riconoscere ai comandanti delle navi battenti la propria bandiera la possibilità di prestare assistenza a coloro che sono in pericolo, e di procedere nella maniera più spedita per il recupero di chi si trova in difficoltà (art.98). Ancora più esplicita è la Convenzione *Safety of life at sea* (Solas), che vincola il comandante di una nave in posizione favorevole al fornire

assistenza dirigendosi alla massima velocità, informando della propria manovra il soggetto in difficoltà e i centri di *search and rescue* (Solas V 33.1).

Nel caso dei migranti che richiedono il diritto di asilo, il comandante non è un soggetto giuridicamente competente, ma va considerato che il richiedente il diritto di asilo non può essere sbarcato in un porto che gli potrebbe essere pericoloso. Saranno poi le autorità nazionali interessate che daranno al comandante indicazioni per lo sbarco dei soccorsi, compatibilmente con le esigenze di rotta della nave.

I numeri del fenomeno. Le statistiche dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (Oim), aggiornate

ad inizio novembre, segnano l'approdo quest'anno nel Mediterraneo di circa 760mila migranti. I dispersi durante la navigazione sarebbero 3,500, una cifra che però, trattandosi di morti in mare aperto, appare sottostimata, ed è impossibile darne un computo più accurato. I dati della Guardia Costiera dicono che i migranti soccorsi in mare nel 2013 erano circa 42mila, nel 2014 170mila. Sono principalmente due i paesi coinvolti da questo flusso migratorio: l'Italia e la Grecia.

È interessante notare la differenza tra Italia e Malta: 106 sono i migranti arrivati lì, nonostante la rotta dei migranti sia sostanzialmente la stessa. Al tempo stesso la differenza tra i migranti che arrivano sulle coste



AUTORITÀ PORTUALE DI MESSINA

Sistema Portuale di Messina e Milazzo

www.porto.messina.it



In un momento storico in cui si discutono riforme che non sembrano premiare sempre numeri reali e buona amministrazione, l'Autorità Portuale di Messina e Milazzo continua a dimostrare le proprie capacità di investimento e realizzazione infrastrutturale riuscendo a completare opere strategiche per il territorio e la portualità. È questo il caso dell'importante realizzazione delle Nuove Banchine del porto di Milazzo (foto), intervento che ampliarà gli accosti di 360 metri e i piazzali di 20.000 mq e che porterà ad un approfondimento dei fondali fino a -11m. La soddisfazione dell'Authority è anche quella di essere riusciti finalmente a sbloccare quest'opera fondamentale, nonostante l'area si ritrovi sottoposta ai vincoli SIN che non ne hanno di certo agevolato la realizzazione. L'intervento, dal costo di circa 11 milioni di euro, è invece di alta strategicità e permetterà una migliore suddivisione logistica delle attività portuali.

italiane, meno del 25 per cento di quelli che nel 2015 hanno raggiunto la Grecia, è ben spiegata esaminando le nazionalità di origine. In Grecia quasi 280mila sono siriani, 77mila afgani. In Italia, invece, gli immigrati sono a maggioranza eritrea, circa 35mila, seguita da quasi 18mila nigeriani. Tenendo conto di questa grossa differenza di arrivi dal medioriente rispetto all'Africa, è evidente che l'origine di questa ondata migratoria risiede nella situazione politica e sociale siriana e più in generale in quella mediorientale.

Quale ruolo per l'Europa?

La rotta con cui i migranti cercano di raggiungere le coste europee è per forza di cose il mare, dove i confini sono più labili. L'assistenza tempestiva, però, ha consentito di salvare migliaia di vite. Dall'ottobre 2013 all'ottobre 2014 la Marina militare italiana, come risposta alla strage di Lampedusa del 3 ottobre 2013 che ha portato alla morte accertata di almeno 366 persone, ha lanciato l'operazione *Mare Nostrum*, con l'obiettivo di salvaguardare la vita e

l'arresto dei responsabili del traffico di persone. L'operazione in un anno ha soccorso 180mila persone con più di 800 interventi. La missione si integrava con il lavoro di *Frontex* ed *Eurosur*, rispettivamente l'agenzia europea per il rispetto dei confini e il sistema di controllo delle frontiere. Mare Nostrum è stata sostituita dall'operazione *Triton*, tuttora in vigore, coordinata dall'agenzia europea Frontex con 29 Paesi partecipanti, ma che rispetto alla missione precedente ha un finanziamento minore e un raggio di azione di 30 miglia nautiche, molto più ridotto rispetto a Mare Nostrum che aveva un'estensione a ridosso delle coste libiche. Triton ha anche un obiettivo diverso, non più la salvaguardia della vita in mare ma il controllo delle frontiere. Nel maggio 2015 è stata varata la missione militare *EuNavForMed*, che conta 14 Stati Ue oltre l'Italia e che si divide in tre fasi, una per l'individuazione delle reti di trafficanti, una di pressione su questi ultimi e infine un'altra che prevede la distruzione delle barche usate

per le traversate.

Come più volte ricordato da privati e istituzioni, la vita in mare si salva sempre ed ha la priorità sulle merci, e anche le navi mercantili non si possono esimere dall'intervenire. Ma quando queste diventano il primo mezzo di soccorso non stiamo più parlando di altruismo ma di qualcos'altro, forse proprio della carenza di una volontà di soccorso. Come le cronache raccontano, l'Italia non sembra potercela fare da sola a gestire questi flussi, e l'Europa è ancora lontana dall'aver una soluzione condivisa. Gli sviluppi geopolitici siriani e della zona a Sud del Mediterraneo sono sconosciuti, caratterizzati da equilibri troppo fragili e a volte apparentemente inesistenti. L'immigrazione appartiene al genere umano, c'è e ci sarà sempre, ma le tematiche globali impongono delle riflessioni e delle azioni maggiormente virtuose per gestirne i flussi, senza che la responsabilità a gestire la fase del soccorso sia delegata ad altri. Alle navi degli armatori per esempio. ■

TAVASSI
Group

Ampliamo i nostri confini

Vieni a conoscere il nostro nuovo team di professionisti per le tue spedizioni internazionali. Importa ed esporta in tutto il mondo via mare, terra ed aerea. Con noi, puoi...

www.tavassigroup.it
info@tavassigroup.it

GLS

GLI ARMATORI SI GODONO LA GIOVENTÙ

LA FLOTTA ITALIANA È IN OTTIMA SALUTE. DAL 2008 AD OGGI L'OCCUPAZIONE MARITTIMA È CRESCIUTA IN CONTROTENDENZA AI DATI NAZIONALI. PIÙ DELLA METÀ DELLE NAVI HANNO MENO DI DIECI ANNI. MA CI SONO TROPPE REGOLE CHE SI SOVRAPPONGONO E I COSTI DI BANDIERA SALGONO INSIEME AGLI INVESTIMENTI PER INQUINARE SEMPRE MENO

di Bianca d'Antonio

Una flotta "green", giovane ed in crescita: sono questi i pilastri alla base della politica di Confitarma guidata da Emanuele Grimaldi e le premesse per raggiungere e conservare questi tre obiettivi ci sono tutte. Lo confermano i dati resi noti in occasione della recente assemblea della Confederazione degli armatori italiani. Lo stato di salute della nostra marina, infatti, nonostante il non certo facile momento economico-finanziario che dal 2008 fatica ad uscire dalle secche, è più che accettabile. «Il trasporto via mare di merci e passeggeri si conferma il comparto trainante del cluster marittimo italiano e uno dei settori economici più dinamici del Paese – si legge nella relazione di Grimaldi, confermando recenti ricerche del Censis e della Federazione del Mare -. I posti di lavoro legati alle attività maritti-

me sfiorano il mezzo milione e rappresentano oltre il 2 per cento del Pil italiano. Inoltre, grazie agli oltre 15 miliardi di euro investiti negli ultimi dieci anni per il rinnovo del naviglio, la flotta è cresciuta in quantità con 436 nuove navi consegnate e migliorata in qualità con il 60 per cento delle navi di età inferiore ai dieci anni ed evidenti ricadute positive anche per l'occupazione». Eppure, con questi numeri e l'innegabile peso nell'economia italiana, lo shipping non ha a livello nazionale la considerazione che meriterebbe. Il numero uno di Confitarma ha recentemente snocciolato i dati: il trasporto marittimo è essenziale per lo sviluppo dell'economia globale con «più di centomila navi su cui sono imbarcati oltre un milione e mezzo di marittimi e con il 90 per cento del commercio mondiale che viaggia su navi petroliere, portarinfuse per materie prime secche, navi porta-container, traghetti e porta-auto. Anche nel trasporto passeg-

geri sono le navi ad assicurare la continuità territoriale con le isole e a costituire un forte volano turistico attraverso le crociere». Certo, i risultati positivi e la posizione della flotta tricolore non sono stati facili da mantenere ma è stato possibile grazie al Registro Internazionale che oggi, però, da solo, non è più sufficiente a conservare standard e posizione.

La flotta italiana, attualmente seconda in Europa e quarta al mondo, è più che raddoppiata rispetto alla fine degli anni '90 e, nonostante la riduzione degli ultimi anni, (l'8 per cento nel tonnellaggio di stazza e il 4 per cento nel numero di navi) è ancora pari a circa 17 milioni di tonnellate di stazza. Dall'inizio della crisi del 2008 ad oggi l'occupazione marittima è cresciuta del 12,7 per cento mentre l'occupazione in ambito nazionale è diminuita del 3,5 per cento.

È importante fornire ancora qualche numero: al 31 dicembre scor-

so le navi battenti bandiera italiana erano 1.503 (erano 1.564 nel 2013): 273 navi da carico liquido, 202 navi da carico secco, 440 navi miste e passeggeri, 587 navi per servizi ausiliari e una Obo (portarinfuse polivalente). Il 93 per cento del tonnellaggio italiano è iscritto nel Registro Internazionale che, insieme al regime di tassazione della *tonnage tax*, viene definito da Confitarma «il pilastro di una politica marittima efficace ed espansiva».

Certo, è vero che le istituzioni sono state vicino agli armatori italiani, che negli anni il Registro Internazionale è migliorato consentendo in questo modo di equiparare i costi di esercizio delle navi italiane a quelli dei principali competitori stranieri, anche nei collegamenti cabotieri e nelle crociere, ma «nel confronto con altre bandiere europee – secondo Grimaldi - l'Italia ha un costo aggiuntivo derivante da procedure farraginose che può superare i 100mila dollari a nave».

Ed allora che fare? L'armamento italiano chiede al governo e al ministro dei Trasporti Graziano Delrio un'ampia e completa semplificazione normativa tramite alcune norme di riordino che non comportano oneri a carico dello Stato (il regolamento sul trasporto dei passeggeri è, per esempio, ancora fermo al 1890). Insomma, l'Italia deve dimostrare ancora una volta di essere una nazione "amichevole" verso gli armatori, per usare un'espressione cara a Grimaldi.



Da sinistra, Andrea Garolla di Bard, presidente Giovani Confitarma; Emanuele Grimaldi, presidente Confitarma; Giorgio Squinzi, presidente Confindustria

«Il sistema delle regole – continua il presidente Confitarma – deve essere semplice e chiaro, per consentire all'amministrazione una facile applicazione e alle imprese di competere efficacemente a livello internazionale».

Altro tema caldo sul tappeto, ma da sempre prioritario nella politica di Grimaldi, è quello delle problematiche ambientali, nonostante proprio le navi siano quelle che inquinano meno rispetto ad altre forme di trasporto. «Lo shipping – ribadisce Grimaldi - sta da tempo facendo la sua parte per ridurre l'impatto sull'ambiente, in particolare nell'ultimo decennio, contenendo le emissioni di Co2. Infatti dal 2007 ha ridotto di oltre il 10 per cento le emissioni Co2, che oggi rappresentano solo il 2,2 per cento del totale mondiale.

Con navi più grandi, motori migliori e una differente gestione della velocità lo shipping prevede che la riduzione di Co2 sarà pari al 50 per cento entro il 2050».

A preoccupare gli armatori non è solo il costo crescente per gli investimenti necessari all'adeguamento alle norme internazionali (utilizzo degli *scrubber* a bordo, ricorso ad un carburante più pulito o a navi a gas) ma anche l'incertezza dovuta ad una proliferazione di regole (internazionali, europee, nazionali e regionali) che spesso si sovrappongono, sono differenti a seconda delle aree geografiche e di difficile applicazione. Va bene la regola del "chi inquina paga" ma, a quanto pare, paradossalmente a pagare di più è proprio il settore che inquina meno, il trasporto marittimo. ■



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

ROBERTO BUCCI S.p.a.

SHIPPING AGENTS - INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

Membro del THROUGH TRANSPORT CLUB Londra - TMS ITALIA S.r.l.Genova



APL (NOL GROUP) - Sub-Agenti a Napoli/Salerno

ALL BLACK SEA SERVICES (ABS) - Marsiglia - Agenti Generali per l'Italia

Servizio contenitori per Porti del Mar Nero
Prosecuzioni interne per Georgia - Armenia - Azerbaijan

CENTRAL MARINE LIMITED (CML) - Malta - Agenti per il Sud Italia

Servizio contenitori per Malta da Napoli - Salerno - Gioia Tauro

IFL INTERNATIONAL FREIGHT LINE - Hong Kong

Servizio contenitori settimanale da porti italiani per la Mongolia

METZ CONTAINER LINE - Agenti a Gioia Tauro

PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CO. - Agenti Generali per l'Italia

Servizio convenzionale e contenitori da Genova e altri porti italiani per Pakistan

NVOCC per Felixstowe - Portbury - Tilbury - Thamesport - Liverpool - Grangemouth - Cork
Dublino - Belfast - Antwerp - Rotterdam - Hamburg - Scandinavia - Porti del Baltico
Partenze da: Salerno - Napoli - Palermo - Gioia Tauro - Bari - Livorno - La Spezia - Ravenna
Trieste - Venezia



SERVIZIO CAMIONISTICO E SWAP BODY

Via rail e via deep sea per: UK, NWC, Scandinavia e Russia

SALERNO

Via Benedetto Croce, 5
Tel. 089/230211
Fax. 089/225984
e-mail: a.belfiore@bucci.it

LONDRA

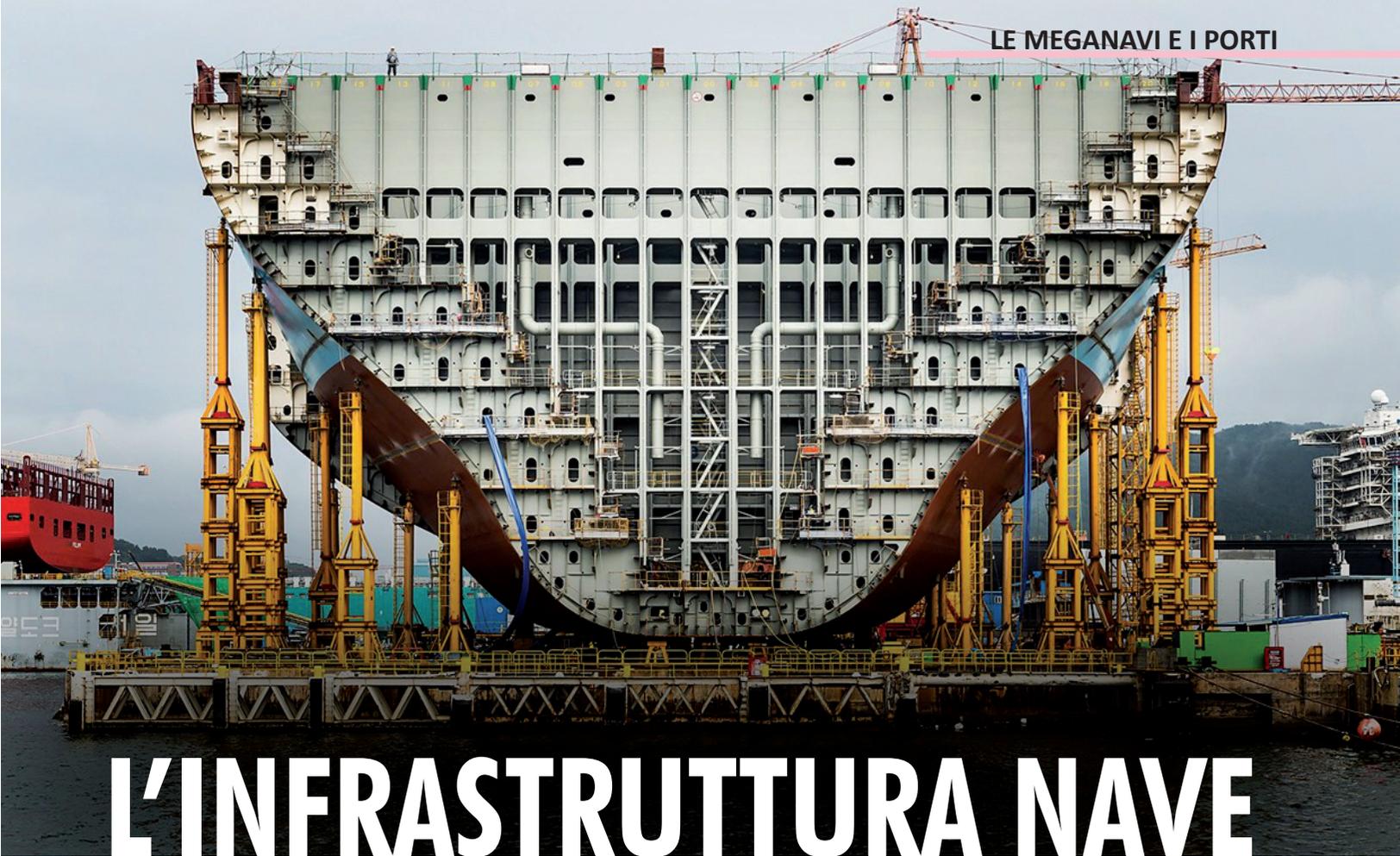
Bucci Freight Services Ltd
2/4 Great Eastern Street
London - EC2A/3NW
Tel. +44/207/3922200
Fax. +44/207/3779155

NAPOLI

Via A. Vespucci, 9/20
Tel. 081/5979411
Fax. 081/5549737
e-mail: n.coppola@bucci.it

SALERNO

Piazza Umberto I°, 1
Tel. 089/255811
Fax. 089/224194
e-mail: expdpt@bucci.it



L'INFRASTRUTTURA NAVE

LA “CONTAINERIZZAZIONE” DEL TRASPORTO È UN PROCESSO INARRESTABILE. NEL 1990 IL COMMERCIO DELLE MATERIE PRIME IN TONNELLATE VALEVA SETTE VOLTE QUELLO DEI CONTAINER. OGGI NON PIÙ DI DUE VOLTE E MEZZO. MA L'EQUILIBRIO TRA DIMENSIONE DELLE NAVI E CAPACITÀ DEI PORTI DI ACCOGLIERLE SI RAGGIUNGERÀ QUANDO GLI ARMATORI DIVENTERANNO OPERATORI LOGISTICI: QUANDO LE PORTA-CONTENITORI SARANNO CONSIDERATE INFRASTRUTTURE TANTO QUANTO I TERMINAL E LE STRADE

di Fabrizio Vettosi

Il fenomeno più mediatico che scientifico del “gigantismo navale” l’ho affrontato qualche anno fa a una conviviale del Propeller Club di Napoli. In seguito ne è scaturita una ricerca che ha provato a fare una previsione su quanto sarebbe accaduto. Era il novembre del 2011. Scrivevo:

Alla luce dell’attuale orderbook influenzato da navi più grandi, e supponendo una crescita mondiale del Pil nell’ordine del 3%, si stima che il trade raggiungerà nei prossimi due/tre anni un livello compreso tra i 165 e i 170 milioni di teu, con un conseguente oversupply tra il 9 ed il 10%.

Ora, nel momento in cui scrivo questo articolo, la componente di flotta in *lay up* ha superato il 4%. Tornando a quello che scrivevo:

Le compagnie marittime specializzate in container impegnate soprattutto sulle lunghe traversate saranno

indotte a trovare nuovi ambiti di efficienza, non unicamente attraverso momentanei accordi commerciali (per esempio con gli slot charter) ma con integrazioni. Assisteremo probabilmente ad operazioni di fusione o acquisizione tra i primi venti operatori.

Ed è di questi giorni il potenziale *take over* “amichevole” di Cma Cgm su NOL, che porterebbe il gruppo francese a divenire il secondo operatore in senso assoluto appaiando Msc. Tuttavia più noti ed illustri colleghi come Martin Stopford, Kevin Cullinane e Mahim Khanna [questi ultimi autori di *Economies of scale in large container ship*, 1999, *Journal of transport geography* ndr] avevano con largo anticipo pronosticato le criticità che sarebbero state generate dal mutamento del modello di business. Innanzitutto è utile sapere ai più che il trade enfatizza molto la crescita dell’economia, nel senso che in base alla retta di regressione possiamo affermare che un incremento dell’1% del Pil mondiale comporta un multi-

plicatore di 3x sull'interscambio. In secondo luogo possiamo affermare che il modello di business è totalmente mutato dal 2006, quando gli "armatori del container" hanno fatto una scelta strategica ben precisa: puntare decisamente sui nuovi *postpanamax*, cioè su navi, ordinate direttamente, di capacità superiore ai 12mila teu, prodromiche a quelle da 18mila. Ciò che colpisce di più è che fino al 2006, e fino a metà della prima decade, il mercato ha visto la crescita dei *charter owners* di matrice prettamente finanziaria (tedesca) a scapito degli armatori puri. E pensare che nel 2000 questi ultimi controllavano oltre il 60 per cento della capacità di carico, mentre nel 2006 la quota era scesa al 51 per cento. Ma ciò che è sembrata a molti come una scelta finanziaria è stata invece una meditata (e forse mal ponderata) scelta industriale. Non a caso se si va ad analizzare la struttura di controllo ad oggi della flotta con capacità superiore ai 12mila teu si scopre che gli armatori puri ne controllano oltre il 60 per cento, nettamente al di sopra della media generale che si avvicina, appunto, al 50 per cento.

Grandi navi, piccoli porti

In questi ultimi anni non è accaduto nulla di diverso di quanto visto a cavallo degli anni '80-'90, quando le compagnie marittime dominavano la scena sulla scorta delle alleanze il cui elemento distintivo, tuttavia, è rappresentato dalla dimensione. Quando infatti tale elemento sale vuol dire che si sta incrementando la "leva operativa", ovvero la rigidità, in una sola parola si "compra rischio". Molto spesso si sente dire che una nave grande consente di ridurre il costo/teu sui lunghi viaggi di 100/150 dollari ma ci si dimentica che se non vi è carico le conseguenze sono identiche ma di segno opposto. La differenza di oggi rispetto agli anni '90 è che le compagnie hanno dimenticato che costruire una nave è più semplice e veloce che costruire le infrastrutture, e soprattutto che la stessa flotta *feeder*, che costituisce

Il Rotterdam World Gateway di Maasvlakte 2



La regina Beatrice d'Olanda assiste ai lavori di Maasvlakte 2 (Olanda)

2,8 chilometri di banchine e 54 gru ship-to-shore assistite da 62 mezzi di piazzale capaci di movimentare fino a 4,5 milioni di container l'anno. È il Rotterdam World Gateway (Rwg) di Dp World, nell'area dello scalo olandese chiamata Maasvlakte 2, che l'11 settembre ha completato e aperto la seconda parte del terminal (2,7 milioni di teu di movimentazione annua), dopo l'inaugurazione ufficiale del polo fatta da re Guglielmo Alessandro dei Paesi Bassi ad aprile scorso. È uno dei più grandi terminal d'Europa, con un'estensione di 180 ettari, pari a 257 campi da calcio. La particolarità è un'altra, però. Si tratta di un terminal completamente automatizzato con pochi dipendenti a terra e tanti macchinari automatizzati per sbarcare, imbarcare, stoccare, caricare e scaricare i container dalle navi. Un terminal «pulito, verde, sicuro, veloce e integrato» come l'ha apostrofato il sultano Ahmed Bin Sulayem, presidente Dp World e proprietario del terminal insieme ad altri quattro armatori.

Tutta l'energia dovrebbe venire dalle pale eoliche del Mare del Nord. «Zero emissioni, con una produttività superiore al 40 per cento rispetto alla media degli altri terminal» ha spiegato Kim Fejfer, amministratore delegato di Apm Terminals, società dell'armatore danese Maersk Line. L'alta automatizzazione si vede dal numero di impiegati, soltanto 180. Un terminal medio italiano che movimentava un quarto di Rwg ne impiega in genere mezzo migliaio. Un'infrastruttura privata, ma talmente importante da vedere anche la partecipazione di risorse pubbliche. È costato quasi due miliardi di euro: 500 milioni da Apm Terminals dell'armatore danese Maersk Line e 900 milioni da finanziamenti europei.

Rotterdam World Gateway è un consorzio formato dal terminalista di maggioranza Dp World (30%) e quattro armatori: il singaporiano Apl (20%), il giapponese Mitsui Osk Lines (20%), il sudcoreano Hyundai Merchant Marine (20%) e la francese Cma Cgm (10%).

un anello della catena intermodale, risulta non adeguata allo scopo. La strategia degli armatori è stata dettata soprattutto da una previsione di crescita smisurata dell'interscambio commerciale da est a ovest in un'ottica imitativa. In sintesi, pur assistendo negli anni successivi al 2006 ad una maggiore efficienza (un teu "gira" nove volte rispetto alle 12 del 2006) e alla crescita degli hub di transhipment (i primi dieci porti mondiali rappresentano oltre il 63 per cento della capacità complessiva rispetto al 58 per cento del 2006), appare chiaro che alla maggior dimensione "a mare" non ha fatto da contraltare una maggior dimensione "a terra". Non a caso se analizziamo il comportamento del mercato vediamo che rispetto al 2006 la componente che è cresciuta di più è l'interscambio regionale/locale. Se poi aggiungiamo che oltre la metà delle grandi navi è costruita da dieci cantieri (prevalentemente coreani e giapponesi) ne risulta un quadro abbastanza chiaro,

ovvero che la strategia imitativa degli armatori ha fortemente minato la solidità di questi giganti in quanto il passo di crescita dimensionale e tecnologico non è stato coerente con i fabbisogni di logistica in banchina e post-banchina. In poche parole abbiamo assistito ad una maggior efficienza a mare a cui è corrisposta una maggiore inefficienza a terra. Se ci aggiungiamo l'*overdose* di ottimismo che ha contribuito all'enfasi del fenomeno, abbiamo spiegato l'acuta crisi dei nostri giorni che conduce alcuni soggetti quasi a rinnegare le scelte fatte.

Se la nave è un'infrastruttura gli armatori sono operatori logistici

Penso che alla fine di tutto le scelte fatte dagli armatori siano quelle giuste, a patto che questi diventino a tutti gli effetti operatori di logistica integrata *door to door*, dal mare alla piastra logistica, se non dal mare al supermercato. Qualche segnale in tal senso c'è nel numero di terminal marittimi e ferroviari controllati di-

rettamente. In ogni caso la taratura degli investimenti "a mare" non può prescindere da un certo tempismo degli investimenti "a terra": questa è una lezione che bisogna tener presente per il futuro. Rimango tuttavia ottimista. Oggi occorre aggregare aziende più che flotte, ciò renderà ancor più agevole il dimensionamento della flotta avviando soprattutto un adeguato bilanciamento tra flotta *large fcc* e *feeder*. Oggi i primi dieci operatori (potremmo dire già nove) rappresentano il 66 per cento del totale. Probabilmente nei prossimi cinque anni i primi cinque costituiranno oltre il 70 per cento.

Sono previsioni, non prognosi. Tuttavia da analista mi soffermo spesso ad analizzare il confronto tra previsioni e stato dei fatti. Già nel 2000 Callinane e Khamma scrivevano sul *Journal of Transport* che «qualche porto sarà nelle posizioni di competere con queste grandi navi [...]. I megaterminal non saranno più un lusso ma una necessità». Ed ancora



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



L'inaugurazione del Rotterdam World Gateway (settembre 2015)

con maggiore enfasi riporto la tesi di Martin Stopford, che condivido pienamente e che ho cercato di trasferire in questo articolo, quando nel lontano 2002 sosteneva:

Marcel Proust commentava che la vera scoperta consiste nello scoprire nuove terre [le grandi navi] guardandole però con occhi nuovi [le infrastrutture]

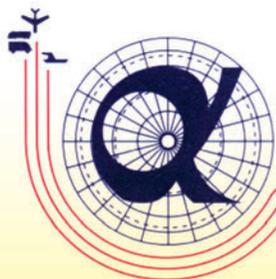
E nell'elencare le cinque ragioni per cui ritiene le M-Max non convenienti, Stopford scriveva:

Ci sono economie di scala realizzate aggiornando le dimensioni delle navi negli interscambi medio-piccoli [...]. Il commercio sta crescendo e questo favorirà le navi di medie

dimensioni. Inoltre un mercato dominato dagli operatori logistici rischia di valorizzare la flessibilità offerta dalle navi più piccole. Credo che l'impulso verso portacontaineri più grandi sia irresistibile, ma non nel senso che una nave da 18mila teu sostituirà una da cinquemila. È più probabile che sia una da 1.800 a sostituire una da 500.

Concetti di quattordici anni fa ma che sembrano pronunciati ieri, agli albori del mutamento del modello di business. Ma si sa, la sfortuna degli analisti consiste nella migliore delle ipotesi nell'esser considerati solo dei "poveri studiosi", se non dei menagrami.

La containerizzazione è un processo inarrestabile, basti pensare che nel 1990 il commercio delle materie prime in tonnellate valeva sette volte quello dei container. Attualmente non vale più di due volte e mezzo. Ciò significa che sempre più tipi di merci diverse viaggiano nei container. Quindi, in conclusione, occorre essere ottimisti: il container non scomparirà, anzi crescerà. Probabilmente assisteremo alla sparizione di molti operatori, e ad altri che si integreranno alla ricerca di una maggiore efficienza nella catena logistica, con un più efficace bilanciamento tra le stesse modalità di trasporto (ship to ship) e l'intermodalità. ■



alpha international SRL

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI AEREO-MARITTIME-TERRESTRI



lacma



PMAO
PROFESSIONAL MOVERS ASSOCIATION
OF SOUTH AFRICA



BRITISH ASSOCIATION
OF REMOVERS
OVERSEAS GROUP



HOUSEHOLD GOODS
FORWARDERS ASSOCIATION
OF AMERICA INC.

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

L'ALLEANZA CHE TUTTI SI ASPETTANO



di Marco Molino

I SERVIZI DI TRASPORTO MERCI SONO CONTROLLATI DA SEMPRE MENO ARMATORI: VENTI HANNO IN MANO OTTO DECIMI DEL MERCATO. E QUELLI CHE RIMANGONO SI ALLEANO IN JOINT COLOSSALI. L'ULTIMA È QUELLA TRA CHINA SHIPPING E COSCO CHE TUTTI DANNO ORMAI PER SCONTATA

Il lento processo di avvicinamento e la trattativa (quasi) riservata tra le compagnie Cosco e China Shipping per la fusione delle attività nel segmento container – che ormai sembra prossima – riassume le dinamiche che hanno caratterizzato l'armamento mondiale negli ultimi anni. La tendenza è chiara. I servizi di trasporto merci sui mari del globo sono controllati da un numero sempre minore di compagnie, e quelle che rimangono sul mercato diventano colossi. Una concentrazione accelerata dalle alleanze armatoriali nate con l'obiettivo di fare economia di scala sfruttando le immense capacità di stiva delle portacontainer di ultima generazione. In un rapporto della Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (Unctad) leggiamo che attualmente le prime venti compagnie controllano l'83 per cento del traffico oceanico.

Alleanze, non fusioni

Aggregandosi e cooperando in alcuni settori, le grandi società puntano a sfruttare oculatamente le rispettive flotte, coprendo le rotte più "calde" e cancellando quelle meno richieste dal mercato. Tuttavia, al di là dei corposi capitoli d'intesa siglati dai vertici aziendali, le compagnie rimangono tra di loro sempre concorrenti e difendono esclusivamente i propri singoli interessi. Se dunque il modello-alleanza si è rivelato per alcuni un'ottima soluzione, per altri evidentemente non basta. Come dimostrano la tedesca Hapag Lloyd e la cilena Csave, che recentemente hanno fatto un passo in più, realizzando una vera e propria fusione delle attività di trasporto container e diventando a tutti gli effetti soci. Stessa strada hanno intrapreso Cma Cgm e Nol.

Un esempio che pare vogliano seguire le due maggiori compagnie di navigazione cinesi di proprietà sta-

tale: Cosco e China Shipping Container Lines (Csccl). All'inizio del 2014 avevano sottoscritto soltanto un accordo di collaborazione per far fronte «alla lenta ripresa dell'economia mondiale, alle sfide della concorrenza e alle necessità di adeguamento del trasporto a livello mondiale» (vedi alla voce "alleanze"). A maggio di quest'anno il segnale di un ulteriore avvicinamento: l'accordo con la brasiliana Vale per le quattro unità valemax, firmato da entrambe le società cinesi. L'epilogo sembra già scritto: molte autorevoli fonti confermano ormai che «ci sarà la fusione» proprio perché sarebbe vista con favore dal governo di Pechino. Sui tempi dicono che non c'è certezza, considerato che si tratta di una complessa trattativa (cominciata ufficialmente ad agosto) tra due società quotate in borsa. Ma l'unione dovrebbe essere ratificata nel corso del 2016, forse anche nella prima metà.

Il nuovo soggetto nato dal matrimonio diventerebbe il quarto armamento più grande del mondo, dopo Maersk Line, Msc e Cma Cgm, con un valore stimato tra i 15 e i 20 miliardi di dollari. Cosco Container Lines possiede attualmente una flotta di 175 portacontainer, mentre China Shipping ne gestisce 156. In termini di capacità, raggiungono insieme una quota di circa l'otto per cento del mercato globale.

Due potenze dei mari, insieme

Ma China Ocean Shipping (Group) Company (Cosco), fondata nel 1961, è già una potenza dei mari. Oltre



alle suddette portacontainer, possiede altre seicento e più navi tra bulk, tanker e unità passeggeri per un totale di 56 milioni di tonnellate. Figura al 327° posto tra le cinquecento imprese più ricche del mondo censite da Fortune. Molto più giovane è invece il gruppo China Shipping, nato nel 1997 a Shanghai. Con i suoi cargo, Csccl tocca 180 porti in 60 diversi Paesi, coprendo in particolare il sud est dell'Asia e tutta la costa della Cina.

Se le trattative, come pare, andranno a buon fine, la fusione richiederà comunque l'approvazione del governo cinese (che in sostanza è già acquisita) e il via libera da parte delle autorità internazionali di regolazione della concorrenza, e questo è meno scontato. «A Pechino hanno comunque capito che è impro-

duzzivo per due compagnie statali cinesi trasportare contenitori sulle stesse rotte commerciali, servendo gli stessi clienti e facendosi concorrenza tra loro», ha spiegato al *Wall Street Journal* Tina Liu, country manager Cina di Drewry Maritime Research.

Nonostante le aperture alla concorrenza di mercato, l'analista di Drewry ha precisato che la Cina è ancora «decisamente comunista in materia di occupazione». Così i colloqui vertono su come entrambe le aziende manterranno il loro personale, con l'ipotesi anche di trasferimenti verso società controllate. Si tratta di alcune migliaia di lavoratori coinvolti e l'operazione non è agevole. Però le difficoltà saranno superate: a questo punto, infatti, pare proprio che la fusione la vogliano tutti. ■

WE SHIP EVERYTHING FROM A TO Zeta

Zeta System
SPEDIZIONI MARITTIME

zeta-system.it

Uffici Matera - Via G. B. Pirelli, Z. Ind. La Martella - Tel. +39 0835 302311
Nuovi Uffici Napoli - Piazza Municipio, 84 - Tel. +39 081 4201341

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 **20** associazioni federate cui aderiscono circa **600** aziende che occupano **8 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.

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.



Sede di Roma
Viale Asia 3 - 00144 Roma
Sede di Genova
Via Cesarea 11/7 - 16121 Genova
www.federagenti.it

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

*World Press Photo of the Year 2014
Migranti africani sulla spiaggia di Djibouti
alla ricerca di un segnale dalla vicina
Somalia (John Stanmeyer)*

IL SALTO DI QUALITÀ

DOPO LA RIVOLUZIONE DI INTERNET E LA TRASFORMAZIONE DEL GIORNALISMO CLASSICO IN *CITIZEN JOURNALISM*, LA CATEGORIA PROFESSIONALE SEMBRA PIÙ OTTIMISTA SUL FUTURO. MA SOLO SE RIVOLUZIONA IL SUO MESTIERE DA CONTENITORE DI INFORMAZIONI A FILTRO CAPACE DI DISCERNERE FATTI DA NOTIZIE, BUFALE DALLA VERITÀ

di **Alessandro Sansoni**

Sono ormai diversi anni che imperversa il dibattito su come i nuovi media, internet prima, i social network poi, hanno cambiato il giornalismo e se questi strumenti di comunicazione abbiano di fatto reso inutili i professionisti dell'informazione, oltre ad averne compromesso, in larga misura, le opportunità lavorative e le capacità di negoziazione salariale. Dopo un lungo periodo di duro confronto-scontro tra citizen journalism e "giornalismo classico", negli ultimi tempi gli studiosi del fenomeno si mostrano più

ottimisti sul futuro del giornalismo professionale, pur avvertendo che il nuovo scenario imporrà profonde trasformazioni.

Questo tipo di considerazioni valgono, ovviamente, e forse anche in maggior misura, per l'informazione marittima. Uno dei principali problemi creati da piattaforme come Facebook e Twitter è la velocità con cui una notizia diventa patrimonio comune. Tra *like*, *condivisioni* e *retweet*, bastano pochi minuti perché la fonte originaria venga perduta e l'immediata disponibilità di essa garantita a tutti gli internauti ne determina la repentina perdita di valore sul mercato dell'informazione.

È evidente, inoltre, che il suo lancio non debba necessariamente essere più il frutto del lavoro di un professionista: un video postato su facebook in presa diretta da un qualunque cittadino, relativo ad un evento importante, costituisce indubbiamente la fonte migliore e più attendibile. Un altro grosso problema è dato dall'altissimo potenziale che i social offrono ai produttori di bufale, amplificato non solo dalla rapida circolazione, ma anche dalla scarsa capacità di valutazione critica delle informazioni in possesso dei lettori, aggravata dall'incondizionata attendibilità che oggi viene riconosciuta al web: qualcosa di molto simile

all'atteggiamento tipico dei nostri nonni, quando affermavano sicuri "Lo ha detto la televisione!". La pericolosità della diffusione di notizie false nell'informazione marittima è altissima: il rischio è destare allarmi ingiustificati o produrre vere e proprie forme di "agiotaggio" ai danni di compagnie o traffici commerciali. Tuttavia è indiscutibile il fatto che quello che fino a qualche anno fa era un settore riservato a pochissimi addetti ai lavori è diventato oggi un ambito accessibile ad una massa di lettori potenzialmente molto vasta. Ne deriva che questo settore finisce per essere paradigmatico rispetto al nuovo modo di "fare giornalismo" che gli studiosi dei *new media* tratteggiano come prossimo orizzonte. Se il giornalista, oggi, non può avere più la pretesa di essere il primo a raggiungere la notizia, né di "governare" il flusso di informazione, ha piuttosto il dovere, se vuole sopravvivere, di dotarsi di strumenti e competenze tali da muoversi, nel mare aperto del web, come colui che setaccia le molte notizie disponibili, separando il grano dal loglio, approfondendo gli argomenti, fino a raggiungere una qualità tale di informazione da fidelizzare il proprio pubblico.

In questo modo il giornalista e la testata, altamente affidabile e specializzata, diventa un brand, ricercato dai lettori più consapevoli, cui necessita, per ragioni professionali o di interesse personale, una ricostruzione dei fatti la più completa

ed approfondita possibile. Un settore come l'informazione marittima, così altamente specializzato, già presenta al proprio interno degli operatori e degli editori che hanno affinato le proprie tecniche di reperimento delle fonti ed hanno un livello di conoscenze d'ambito adeguato alle nuove esigenze. I nuovi media

un deficit di penetrazione nel comparto comunicazione. Diventa, a questo punto, necessario affiancare all'esperienza dei "vecchi lupi di mare" dell'informazione marittima, giovani dotati delle competenze necessarie per utilizzare efficacemente le potenzialità di internet e dei social network, al



Una scena dalla serie tv The Newsroom, creata da Aaron Sorkin

rappresentano per loro, dunque, più un'opportunità che un *vulnus*. È l'opportunità di moltiplicare e diversificare le proprie fonti e quella, appunto, di allargare il proprio pubblico, acquisendo l'interesse verso il settore marittimo di segmenti di lettori fino a poco tempo fa inaccessibili. Un limite spesso lamentato dalle pubblicazioni di settore, così come dalla moltitudine di attori che popolano il mondo marittimo, che tradizionalmente facevano fatica a produrre massa critica, in ambito politico per esempio, e far valere i propri interessi, proprio a causa di

fine di mettere al passo coi tempi le pregevoli testate già attive. Per dirla con Peter Bale, vicepresidente e general manager della Cnn, «il giornalismo è cambiato, passando dal controllo dell'agenda delle notizie alla *content curation* e alla produzione di contenuti di qualità. Un pezzo di 600 parole pubblicato due giorni dopo un evento ormai è morto in partenza. Oggi è tutto breaking news da 140 caratteri cui devono fare seguito approfondimenti di qualità». Ed è qui che i professionisti del mestiere possono e devono fare la differenza. ■

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER













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	GALESUS	(1992-3'752-44)	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)	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: rimnap@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 3356157867
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 3356200674
Fax +39 0805232511



al tuo fianco **nel Mondo,** al tuo fianco **nel Mare**



OUR SERVICES A PART OF YOUR BUSINESS

- ▶ WORLD WIDE SERVICE
- ▶ RESEARCH AND DEVELOPMENT
- ▶ ENGINEERING
- ▶ SAFETY & SECURITY
- ▶ NIGHT VISION DEVICES
- ▶ ENERGY SAVING SYSTEMS
- ▶ NAVAL SUPPLIES

ELIGROUP srl
80133 Porto di Napoli

Tel. +39 081 5634591
Fax +39 081 5634426
Mail info@eligroup.net

www.eligroup.net



ELIGROUP
naval service network

“SALERNO AL CENTRO DI UN SISTEMA REGIONALE”

LA VISIONE DEL
PRESIDENTE
DELL'AUTORITÀ
ANDREA ANNUNZIATA.
IL VIRTUOSISMO DI
SALERNO POTREBBE
ALLARGARSI
NELL'ENTROTERRA.
TRA COMPETITIVITÀ,
ACCORPAMENTI E
RIFORMA DEI PORTI



Con la riforma dei porti, di cui si attende il decreto attuativo, gli scali di Napoli e Salerno saranno accorpati sotto una “Autorità di sistema” regionale. Una direzione portuale fortemente orientata a creare un sistema logistico integrato in cui Salerno si gioca una bella scommessa. «Sappiamo che un container aperto moltiplica il suo valore. Vedo una vasta area che mette a sistema non solo i due scali, ma le aree retroportuali, gli interporti, gli aeroporti. Sarebbe una grande spinta per la Campania ed il Meridione. Per anni le imprese sono andate all'estero, adesso la scommessa è riportarle qui, magari in una Zona economica speciale (Zes) o in un porto franco. Tanto vale, a maggior ragione, per i nuovi investimenti». Il presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, Andrea Annunziata, non ha dubbi: il suo scalo, con Napoli e con tutta la portualità campana, reciterà una parte importante in questo processo di cambiamento che dovrebbe

portare alla riforma del sistema portuale italiano, con ricadute interessanti nella vasta area metropolitana interna della Campania. «Penso alle aree interne del salernitano, dell'Irpinia e del Sannio. Un sistema integrato con gli interporti di Marcianise e di Nola, che vanno utilizzati e messi a sistema anche con il completamento della ferrovia ad alta capacità tra Napoli e Bari». Senza dimenticare l'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi. «Avrà una funzione importantissima – afferma Annunziata – a lavori completati potrà contare su una pista di circa tremila metri ed essere operativo 24 ore su 24, integrando le potenzialità di Capodichino. Una grande opportunità per il cargo, al servizio di un'area vasta che comprende anche Basilicata, Puglia e il nord della Calabria».

Dal legname alle auto

E pensare che Salerno ne ha fatta di strada. Quindici anni fa movimentava per lo più legname importato, un traffico del tutto esaurito oggi,



sostituito dai container, dalle auto e da una quota di passeggeri delle crociere sempre più consistente. Quest'anno prevede di movimentare 250mila crocieristi, 400mila teu, 500mila autovetture nuove e 200mila tir. Questi ultimi risultati sono stati resi possibili soprattutto dal servizio che l'armatore napoletano Grimaldi ha inaugurato a gennaio di quest'anno: una linea car-carrier che porta le auto di Fiat-Crysler realizzate a Melfi verso gli Usa. «È un primato di cui siamo orgogliosi. Quest'anno prevediamo di esportare mezzo milione di auto nuove» afferma il presiden-

te dell'Authority salernitana. «Da gennaio di quest'anno poi – aggiunge – si è registrato un aumento della presenza di crocieristi pari al sessanta per cento. Le richieste sono state talmente tante che abbiamo dovuto rinunciare all'arrivo di oltre cento navi». La stazione marittima di Zaha Hadid (autrice tra le altre cose della “Torre Cma Cgm” di Marsiglia, sede della compagnia francese) sarà pronta per fine anno. In compenso il waterfront salernitano sarà completato presto, il molo Manfredi sarà allungato permettendo un altro chilometro di passeggiata a mare.

Nonostante abbia limiti morfologici significativi che ne limitano l'espansione, Salerno dimostra una certa virtuosità, un'efficienza che ne fa un punto di riferimento per costi e affidabilità. «Nei primi nove mesi del 2015 – afferma Annunziata – il settore commerciale ha visto aumenti dal venti al trenta per cento per container, merci varie e autovetture».

Ora però c'è da mettere a sistema tutto questo. Integrare gli allacci logistici, eliminare i colli di bottiglia, far dialogare interporti, porti, autostrade, ferrovie. Per l'Autorità portuale di Salerno una zona eco-



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

nomica con fiscalità di vantaggio costituirà una spinta formidabile e decisiva. «Il porto franco o il riconoscimento Zes, a partire dalle aree portuali di Napoli e Salerno, rappresenta una straordinaria occasione che va nella direzione della riforma del sistema portuale che sta portando avanti il ministro dei Trasporti Graziano Delrio», afferma Annunziata. In realtà la realizzazione di un'area di questo tipo è complicata, anche se nel mondo ce ne sono tantissime (tremila secondo gli ultimi censimenti). «Purtroppo è sempre dietro l'angolo il rischio che sia inquadrata come aiuto di Stato, ma credo che sia venuto il momento di uscire da questa assurda logica, l'Europa deve fare di più».

In ogni caso la semplificazione burocratica e lo sviluppo potrebbero già arrivare con la riforma dei porti. Nei progetti del ministero dei Trasporti le ventiquattro autorità portuali verrebbero accorpate di circa



la metà e gestite da una dozzina di "Autorità di sistema" (sempre che il numero resti quello), che nella maggior parte dei casi corrispondono ad una regione. Basterà questa nuova governance a rilanciare Salerno e il sistema logistico meridionale?

L'accorpamento potrebbe, come

tutte le migliori "unioni", essere decisivo per la gestione della migliore logistica. Se, invece degli elementi positivi, prevarranno quelli negativi, allora sarà un fallimento per tutti: questo non ce lo possiamo permettere, è l'ultima occasione che viene offerta al sistema sociale ed economico della nostra Regione. ■

 *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

10045 PIOSSASCO (To): Via Volvera 50 - mail: logistica@mazzamauro.it

20010 VENEGONO (Va): Via Merano 12 - Tel. 0332 1810131/132 - mail: venegono@mazzamauro.it

28062 CAMERI (No): S.S. 32 per Bellinzago - mobile 393 8382322 - 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: logistica@mazzamauro.it

NAUTICA, POST FATA RESURGO

IL MOTTO DELLA FENICE
(DOPO LA MORTE MI RIALZO)
RIFERITO ALL'INDUSTRIA DEL DIPORTO:
È STATO L'ANNO DEL CAUTO OTTIMISMO.
C'È DA CAPIRE SOPRATTUTTO QUALI SONO
LE STRATEGIE DELLE IMPRESE



James E. Buttersworth - Yachting in Boston Harbor

Post fata resurgo si trova riprodotto nello stemma dei comuni di Torre del Greco, Castellammare di Stabia, Formia, Alezio, Zocca e Suzzara. Nello scambio epistolare, è un modo per dire "mi rifaccio vivo"

di **Arturo Capasso**

Possiamo sperare che il settore della nautica da diporto stia per uscire dal tunnel di una crisi che dura ormai da oltre sette anni? Al di là dei dati, che indicano incrementi di fatturato e di produzione piuttosto modesti - ma comunque in controtendenza rispetto al recente passato - si colgono indicazioni che possono indurre a un cauto ottimismo e, soprattutto, suggerire interessanti percorsi strategici per le imprese del settore.

Per ricostruire il quadro complessivo proviamo a ripercorrere le principali tappe della crisi del settore. Il grafico di pagina 44 dà una chiara idea delle vicissitudini vissute dal settore della nautica in Italia, a partire dal 2000. Fino al 2007 si osserva uno sviluppo deciso e costante, alimentato anche dall'introduzione nel 2002 di agevolazioni fiscali per il leasing nautico. Successivamente si verifica un repentino crollo del

mercato, coinciso con la crisi economica internazionale. Quando il crollo sembrava arrestarsi, a partire dal 2011, si registra una nuova accelerazione della crisi, dovuta principalmente ad un accentuato accanimento fiscale del governo di allora verso i possessori di imbarcazioni. Basti ricordare l'incremento vertiginoso della tassa di stazionamento e gli indicatori presuntivi di reddito per i proprietari di barche, anche di dimensioni contenute. Se la crisi del 2007-2008 è stata un fenomeno globale, con un calo generalizzato della domanda in tutti i principali mercati, le vicende del 2011 hanno avuto un impatto esclusivamente sulla domanda interna, stroncando di fatto la debole ripresa appena accennata nel corso del 2010.

Buone prospettive

Le circostanze che lasciano intravedere positivi sviluppi a partire dal 2015 sono diverse. In primo luogo, le previsioni per una ripre-

sa del Prodotto interno lordo (Pil). L'Istat prevede, per l'Italia, un aumento del Pil, dello 0,7 per cento nel 2015 e dell'1,2 per cento nel 2016, e l'aumento del Pil ha sempre avuto un effetto positivo sul mercato interno della nautica. Non a caso, sia pure su dati provvisori, nei primi mesi del 2015 si registra, per la prima volta in molti anni, una modesta ma indicativa crescita del mercato interno. Inoltre, i dati resi noti dall'Ucina segnalano un incremento, sia pure di pochi punti percentuali, dell'occupazione diretta e indiretta. Un segnale che testimonia una ripresa di fiducia da parte delle imprese, che si avvantaggiano della recente riforma del mercato del lavoro. Infine, anche i dati provenienti dal settore del leasing (fonte Assilea) indicano per il primo trimestre di quest'anno un incremento del 30 per cento dei contratti di leasing nautico rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e, particolare non trascurabile, un au-

mento nel numero di contratti sulle unità usate, che hanno superato il 50 per cento del totale dei nuovi leasing. Tale dato è particolarmente incoraggiante in quanto segnala un'accelerazione nello smaltimento dello stock rinveniente da vecchi contratti incagliati, accumulato negli anni della crisi, che pesa come un macigno sullo sviluppo del mercato del nuovo, soprattutto nel segmento delle imbarcazioni medie e medio-grandi.

La ripresa non basta

Se questi possono essere considerati indicatori di un potenziale rilancio, non ci si può tuttavia illudere che la ripresa dell'industria nautica in Italia si realizzi per forza di inerzia, trainata dallo sviluppo della domanda. Le crisi, anche le più severe, possono offrire nuove opportunità solo a condizione che si sappiano cogliere le trasformazioni in atto e ridefinire di conseguenza assetti organizzativi e strategie, interve-

nendo sui punti di debolezza che possono aver aggravato gli effetti della crisi. Dall'analisi dell'attuale scenario competitivo nel settore della nautica da diporto, emergono alcune considerazioni in merito alle strategie che potrebbero essere perseguite dai cantieri italiani che, in estrema sintesi, possono essere ricondotte a pochi concetti essenziali: internazionalizzazione, integrazione e riposizionamento.

L'internazionalizzazione ha assunto un ruolo centrale nel momento in cui la crisi del mercato interno ha accentuato l'orientamento all'export della produzione nautica italiana, ma è soprattutto un percorso inevitabile, in un sistema economico globalizzato, per cogliere le occasioni legate all'apertura di nuovi mercati e acquisire massa critica per ammortizzare gli investimenti. Se nel passato molti cantieri si limitavano a servire il mercato nazionale, o al più l'area del Mediterraneo, negli ultimi anni, l'internazionaliz-

EVERGREEN GROUP

Evergreen Line

Setting Course for a Sustainable Future

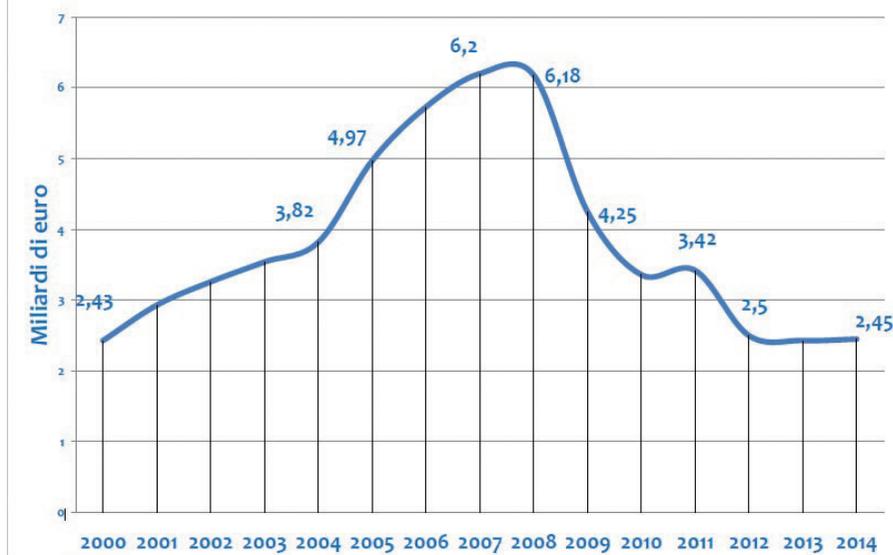
Our name reflects our philosophy - respect for the planet and care about the ocean ecosystem. These principles guide every aspect of our daily operation and form the blueprint for our new ships. Designed to the highest environmental standards, our modern fleet incorporates the most advanced technology and serves world trade in maximum safety and with minimal carbon footprint.

We Sail the Sustainable Way

EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

Lloyd's List Awards Global 2013

Fatturato complessivo nautica italiana



zazione è divenuto il fattore discriminante per lo sviluppo del fatturato e, in taluni casi, la sopravvivenza delle aziende. Vi sono pochi dubbi sul fatto che in futuro lo sviluppo richieda una sempre maggiore presenza sui mercati internazionali. Le previsioni di accreditati centri di ricerca, specializzati nel settore della nautica (www.lucintel.com), indicano, per il prossimo quinquennio, una crescita progressiva del mercato globale della nautica da diporto, con un valore complessivo previsto, per il 2020, di 25.3 miliardi di dollari.

Nel 2008 la produzione italiana destinata all'export rappresentava poco più della metà del fatturato complessivo (circa il 53% in base ai dati UCINA), negli anni successivi, il calo della domanda interna, a fronte della sostanziale tenuta delle esportazioni e degli incrementi re-

gistrati in ricche nicchie di mercato (es. maxiyacht), hanno spinto questa percentuale oltre il 90% raggiungendo il 93% nel 2014. Per competere con successo nel mercato internazionale occorrono, tuttavia, rilevanti investimenti in innovazione, ricerca, distribuzione e comunicazione. Pertanto, sembra ragionevole ipotizzare che la tendenza all'internazionalizzazione sia destinata ad accentuare la selezione fra produttori, favorendo le realtà più strutturate e quelle imprese la cui gamma produttiva è maggiormente vocata all'export (maxi-yacht). I piccoli cantieri, tradizionalmente specializzati in imbarcazioni rivolte al mercato locale, già decimati dalla crisi e privi delle reti distributive e di assistenza necessarie per commercializzare i propri prodotti nei mercati esteri, dovranno rendere i loro modelli di business più effi-

cienti e competitivi.

In questa prospettiva, la sfida per i produttori italiani passa necessariamente per una riorganizzazione degli assetti organizzativi. Per poter continuare a capitalizzare i tradizionali punti di forza della qualità produttiva e del design, occorre migliorare l'economicità dei processi produttivi ed accrescere le dimensioni per poter investire nella ricerca e nell'innovazione tecnologica. Questo significa ricercare nuove combinazioni produttive, in forma societaria, mediante fusioni e acquisizioni, o mediante soluzioni organizzative più flessibili come le reti di imprese. Sarebbe importante tuttavia che questi processi di aggregazione e integrazione vedano le imprese italiane protagoniste piuttosto che "prede" di grandi gruppi internazionali, in quanto in questo caso, si rischia di perdere il controllo sui percorsi di sviluppo e di penalizzare le filiere produttive nazionali.

La nautica non può essere solo lusso

L'industria della nautica da diporto è una componente importante del patrimonio industriale italiano. Da questo concetto deve partire il riposizionamento d'immagine dell'industria nautica. Sostenuta anche da una attività di lobbying in senso assolutamente positivo, che i produttori italiani devono portare avanti nei confronti delle istituzioni, della politica e della società civile. Per troppi anni della nautica è stata promossa l'immagine di un



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 5524433 pbx (4 linee) - Fax 081 4202837
 E-mail: commerciale@agenziagenovese.it

settore al servizio del lusso, riservato a pochi fortunati, in gran parte evasori fiscali. Questa immagine fuorviante deve essere corretta in termini sia relazionali che sostanziali. Il diportismo nautico ha anche una connotazione "popolare": ha una forte base composta da appassionati, che talvolta con sacrifici investono in un'attività a contatto con la natura, nella pratica di sport nautici, nell'utilizzo dell'imbarcazione come alternativa economica ed ecologica rispetto ad altre forme di viaggio e di vacanza. I porti del nord Europa, dove le condizioni climatiche sono meno invitanti rispetto alle coste italiane, sono affollate di imbarcazioni di diportisti, di ogni dimensione e costo. Questo è il risultato di un diverso approccio culturale al diporto nautico ma anche di un sistema di strutture e servizi che rende meno onerosa la gestione delle imbarcazioni, rendendo il diporto nautico decisamente meno costoso.

Su entrambi gli aspetti, culturale ed economico, c'è molto da lavorare ed è in questa direzione che si richiede un investimento in termini di comunicazione e lobbying. Il diporto nautico va incentivato soprattutto alla base, per ridurre la soglia del livello di ingresso. In tal senso ben vengano misure come il recente riconoscimento dei "marina resort" come strutture turistiche, cosa che permette un'applicazione dell'Iva ridotta al dieci per cento. Un ulteriore incentivo potrebbe arrivare con la revisione della tassazione delle imbarcazioni. Infine altre tre azioni: incentivi alla rottamazione, misure programmatiche per la riqualificazione dei porticcioli turistici - rendendo disponibili ormeggi a costi accessibili - e agevolazioni per le imprese dei servizi legati alla nautica da diporto. Questo corollario di interventi può portare a correggere la visione distorta del diporto nautico come svago estremamente costoso, riservato solo a poche per-

sone, terreno di coltura di evasione ed elusione fiscale.

Un esempio di rinnovamento dell'immagine viene dal mercato Usa, dove con legittimo orgoglio la *National Marine Manufacturer Association* dichiara che il proprio mercato interno è costituito per ben il 95 per cento di barche al di sotto degli otto metri e l'83 per cento dei proprietari ha un reddito annuo inferiore ai 100mila dollari. In ultima analisi, potremmo sintetizzare queste brevi considerazioni in una duplice raccomandazione: da un lato è necessario impostare nuovi modelli di business di fronte a un mercato che è cambiato molto rispetto ai tempi d'oro: è diventato globale e cambia costantemente. Dall'altro lato c'è bisogno di un rinnovamento di immagine della nautica che non sia soltanto sinonimo di lusso. Una nuova industria della nautica da diporto che dialoga in modo diverso con la politica, le istituzioni e l'opinione pubblica. ■

COMBI LINE
International Spa

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

SERVIZI OFFERTI 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.)

- Imbarchi per USA via New York (si accettano masserizie ed effetti personali)

- Imbarchi per Medio Oriente via Dubai

(UAE, Yemen, Bahrain, Iran, Saudi Arabia, Tanzania, Rep. Djibouti, Qatar, Kuwait, Oman, Kenya, Sudan, Iraq, etc.)

IMPORT: (con sbarco e svuotamento a Napoli)

- Imbarchi da Asia via Hong Kong

(China, Giappone, Korea, Taiwan, Vietnam, Los Angeles USA, etc.)

- Imbarchi diretti da Shanghai

- Imbarchi da Sud East via Singapore

(India, Indonesia, Malaysia, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka, Filippine, Thailandia, etc.)

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

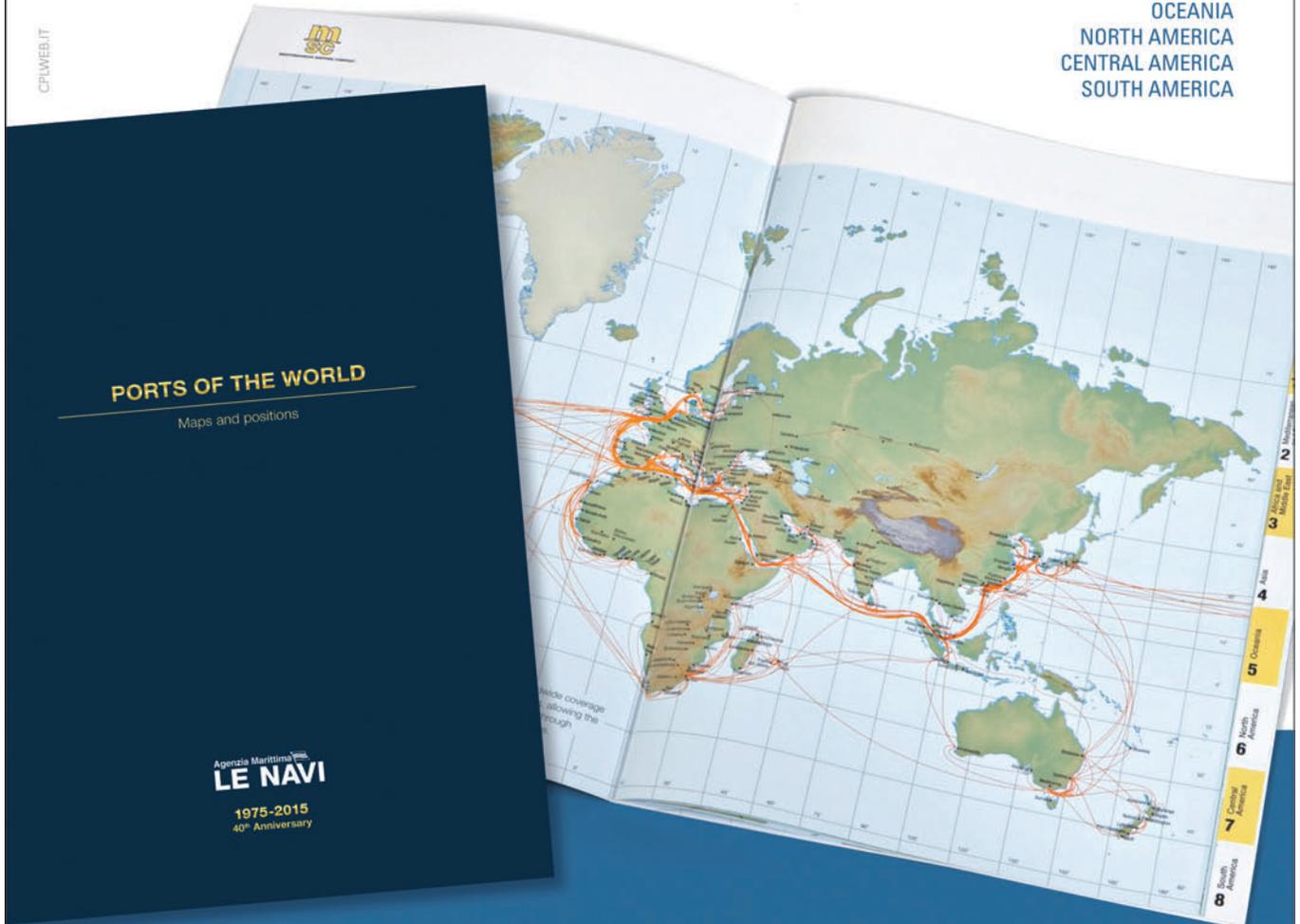
PORTS OF THE WORLD

UNA PUBBLICAZIONE DEDICATA AGLI OPERATORI DELLO SHIPPING ITALIANO

MAPS

NORTHERN EUROPE
MEDITERRANEAN & BLACK SEA
AFRICA & MIDDLE EAST
ASIA
OCEANIA
NORTH AMERICA
CENTRAL AMERICA
SOUTH AMERICA

CPLWEB.IT



Uno strumento che permette in sole 16 pagine di visualizzare i più importanti scali commerciali del mondo.

Presentati in otto mappe relative alle principali aree geografiche di interesse per lo shipping.

Un elenco di oltre 1628 porti marittimi, porti fluviali, ancoraggi e principali terminals del mondo presentati in ordine alfabetico, completi di latitudine, longitudine e numero di mappa.

Uno strumento di facile e immediata consultazione da tenere sempre sulla vostra scrivania.



8 MAPPE A DOPPIA PAGINA CON CONSULTAZIONE A RUBRICA



1628 PORTI ORGANIZZATI IN ORDINE ALFABETICO COMPLETI DI LATITUDINE E LONGITUDINE



RIGHELLO GRADUATO CON LENTE D'INGRANDIMENTO IN OMAGGIO

Richiedete informazioni sulla pubblicazione direttamente allo 010 64721

Agenzia Marittima 
LE NAVI

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.p.a. - Via Balleydier 7N - 16149 Genova - Tel. 010 64721 - Fax 010 6472409

m
sc

www.msc.com

AUTOSTRADE FLUVIALI

L'Arno, Toscana

di Marco Molino

L'EUROPA STUDIA
LA NAVIGAZIONE INTERNA.
UNA RETE CHE TOGLIEREBBE
TANTO TRAFFICO PESANTE
DALLA STRADA.
TRA STROZZATURE E PONTI I
COSTI PER AMMODERNARE
LA VIABILITÀ SONO ALTI.
IN ITALIA I CENTRI
PIÙ PROMETTENTI SONO PO,
PISA E TRIESTE

Lo sapevate che una sola nave da carico su un fiume può sostituire centinaia di autocarri su strada? Che la maggior parte dei centri industriali del Vecchio Continente può essere raggiunto mediante la navigazione interna? Ad affermarlo è la Corte dei Conti europea che, partendo da queste premesse, ha incaricato un team di esperti di valutare gli esiti dello sforzo finanziato dell'Ue negli ultimi anni per trasferire il traffico merci dall'asfalto alle idrovie, individuate nel 2001 dalla Commissione come "una priorità". Ebbene i risultati dello studio non sono incoraggianti. Lo sviluppo di questo tipo di trasporto, seppure notevolmente più ecologico ed economico, è in ritardo rispetto alla strada e alla rotaia. Un patrimonio poco sfruttato, insomma. Parliamo di 30mila chilometri di canali e fiumi, di una sorta di rete autostradale alternativa – e naturale – che collega centinaia di città. Perché viene sprecata una risorsa così importante? Lo studio condotto dall'organismo comunitario si concentra su un aspetto determinante: i costi. La spesa per l'eliminazione di tutte le "strozzature" e

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 - fax +39 081 5518294
e-mail: operativo@decrescenzosrl.com

doganalisti - consulenze - imbarchi - sbarchi - depositi

il miglioramento di conche e ponti all'interno della rete trans europea, infatti, supera di gran lunga i fondi disponibili dal bilancio dell'Ue. Per affrontare questa lacuna sarebbero quindi necessari fondi supplementari da fonti nazionali o private. Qualcosa in questo senso, anche in Italia, si sta muovendo, ma per ora solo in alcune aree del continente si è investito con decisione sul trasporto fluviale.

Germania fluviale

Il Paese più attivo è la Germania e i risultati si vedono. Nel primo semestre del 2015 il traffico merci sulle vie d'acqua teutoniche è cresciuto del 3,2 per cento. E solo di container hanno navigato sulle rete fluviale da gennaio a giugno 1,3 milioni di teu (+6,9 per cento). Tutto ciò si è tradotto in minore inquinamento e spesa: le emissioni di anidride carbonica e il consumo di carburante di una grande imbarcazione per la navigazione interna, rappresentano soltanto un terzo di quelli del corrispondente trasporto su strada. Allo scopo di accogliere navi mercantili

sempre più grandi, i tedeschi si stanno inoltre adoperando per approfondire e ampliare il canale di Kiel, l'idrovia artificiale più trafficata del mondo (attraversata ogni anno da un numero maggiore di navi rispetto a Suez e Panama messi insieme), che collega, seguendo un percorso di quasi 100 chilometri, Mare del Nord e Mar Baltico.

Anversa guarda all'entroterra

Il Canale di Kiel è un'arteria fondamentale per i traffici nordeuropei, e questo ci ricorda che sei dei nove corridoi della rete transeuropea dei trasporti (le Ten-T, in tutto 96 scali) e i cinque maggiori scali marittimi dell'Ue sono tutti connessi alle vie fluviali. Ne sa qualcosa il porto tedesco di Anversa che nel 2013 ha aderito all'European Federation of Inland Ports (Efip), l'associazione dei porti interni e fluviali europei. Lo scalo marittimo belga è il secondo più grande del Vecchio Continente. Ma Anversa guarda sempre di più all'entroterra: attualmente un terzo del suo traffico di container è movimentato per via fluviale

e l'obiettivo per il 2020 è quello di accrescere questa percentuale fino al 40 per cento, riducendo ulteriormente il tempo di transito delle chiatte in porto ed ottimizzando i collegamenti con l'hinterland.

L'Italia intorno al Po

E in Italia? L'attenzione si focalizza intorno al nostro corso d'acqua più lungo: il Po. Il fiume è stato infatti inserito nel core network del corridoio Mediterraneo, lo stesso della Torino-Lione. L'obiettivo dei prossimi interventi è rendere il corso d'acqua, lungo 652 chilometri, navigabile tutto l'anno da Truccazzano (alle porte di Milano) a Venezia o Ravenna, riducendo il traffico su gomma. Intanto si lavora per ampliare il tratto dell'idrovia Mantova-Adriatico e consentire il passaggio alle chiatte lunghe fino a 110 metri (carico equivalente a circa 50 camion). E infine ci sono gli studi di valutazione per un canale navigabile da Truccazzano a Pizzighettone (Cremona). Il progetto prevede anche l'impiego di motonavi passeggeri e di house boat da noleggiare, così come da

engineering your **vision**,
enhancing your **performance**
Making the best together



RINA

www.rinagroup.org



anni si fa in Francia e Olanda.

Pisa raggiunge il mare

Con l'Arno e il Canale dei Navicelli (che collega il fiume al porto di Livorno), Pisa è inserita della rete dei porti fluviali europei, un network di cui fanno parte tra le altre città anche Vienna, Budapest e Praga. La Navicelli Spa, società di gestione del canale, ha ottenuto un finanziamento europeo di 1,8 milioni di euro per mettere in sicurezza tutta la via d'acqua con un impianto di videosorveglianza e sviluppare un progetto di ricerca in partnership con il Cnr per il riciclo dei fanghi di scavo da trasformare in fertilizzanti. L'Idrovia Ferrarese (che coinvolge Provincia, Regione e otto Comuni dell'area) è stata invece inserita tra gli 11 progetti infrastrutturali prioritari di Bruxelles. I settanta chilometri di canale navigabile che vanno dal Po, passando per la città estense, fino a giungere al mare, sono in fase di adeguamento per consentire la navigazione commerciale.

Trieste studia le idrovie

Tra gli scali interessati da progetti



fluviali c'è anche l'Autorità portuale di Trieste, che partecipa al progetto europeo *Upgrading of inland waterways and sea ports* (Inwapo). Si tratta di un contributo di 138mila euro per uno studio di settore che prevede diverse cose. In primo luogo l'analisi del volume potenziale di traffico generato dalle merci agro-industriali. Poi la raccolta di alcuni dati da confrontare con quelli di altri porti coinvolti nel progetto Inwa-

po. La finalità è individuare i punti critici delle infrastrutture e valutare la pianificazione degli investimenti. Infine, verrà realizzato uno studio di fattibilità per migliorare le relazioni con i centri logistici e i principali assi di trasporto europei.

Prove generali per valorizzare la rete fluviale italiana, che esiste anche se non fa ancora sistema. Come d'altronde la maggior parte degli scali fluviali tra loro. ■

TRADIZIONE INNOVAZIONE



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori





LE CITTÀ PORTUALI DEL MARE NOSTRUM RACCONTATE NEL PRIMO ROMANZO DEL GIORNALISTA MARCO MOLINO. UN RACCONTO CHE, COME LA FRONTIERA AMERICANA, NARRA DI CONQUISTE E SOLITUDINI, DI CALDO E TURISTI, IL TUTTO IMPASTATO DI SALE E SUDORE. IL PORTO CHE RITORNA SEMPRE, COME UNA RISACCA, È QUELLO DI NAPOLI

luoghi simili tra loro, messi insieme da un mare sereno qual è il Mediterraneo, ma insieme divisi dallo stesso mare a cui badano poco, di cui vi è una scarsa consapevolezza, della sua presenza, della sua tremenda bellezza. Forse, proprio perché si tratta di abitanti abituati alla perenne presenza del mare. Dietro questo caleidoscopio di incontri, la figura del padre del giornalista, pescatore, “operaio portuale”, amante del mare.

La Frontiera del Mediterraneo
È la lezione del Mediterraneo, “il mare che raccoglie” per usare le parole dello scrittore francese Edouard Glissant. Un mare che mette tutti i popoli che vi abitano gli uni di fronte agli altri, costringendoli ad affacciarsi sulle sue coste come in un cer-

di Paolo Bosso

Il Mediterraneo come il sudovest americano. Sotto un sole cocente, la scoperta delle città portuali di Tunisi, Patrasso, Marsiglia, Napoli, Brindisi. Un peregrinare solitario, affastellato di incontri casuali ed eterogenei, dal turista al carcerato in libertà provvisoria. È *Cortocircuito mediterraneo* (Alessandro Polidoro Editore, euro 12), il primo romanzo-racconto del giornalista Marco Molino, corrispondente del *Corriere del*

Mezzogiorno e collaboratore di *Informazioni Marittime*.

Un libro autobiografico strutturato come un'onda: una tappa in un paese mediterraneo, ritorno a Napoli, partenza verso un nuovo porto del Mare Nostrum, ritorno a Napoli, e così via. Sono i viaggi degli ultimi anni del giornalista tra le città portuali del Mediterraneo, sia del Nord sia del Sud. Una scrittura fatta di visioni iper-ravvicinate, materiali, fatte di sabbia, pelle e sudore, dove le rovine di pietra raccontano storie millenarie. Popoli e



Il lungomare di Barceloneta

chio, rafforzandone le identità culturali, radicandone l'autoaffermazione, e nello stesso tempo uniformandone i tratti: sono tutti abitanti del Mediterraneo. Popoli agli antipodi della creolizzazione delle isole del mar dei Caraibi, dove l'oceano disperde ogni identità miscelando e frastagliando continuamente le lingue e le culture locali.

In questo luogo ricchissimo di storia stratificata, così densa da perdere pezzi di memoria per strada, il Mediterraneo somiglia, paradossalmente, alla Frontiera: un deserto d'acqua dove si girovaga allucinati dal caldo. Qui però la disperazione ascetica dei *beatnick* (vedi Kerouac) del sudovest americano lascia il posto ad affollatissimi mercati, a strade dove la gente ci vive una vita intera, circondati da turisti e viaggiatori. ■

L'AUTORE



Marco Molino, giornalista freelance napoletano, si occupa di tematiche sociali e ambientali per il *Corriere del Mezzogiorno*. Per *Il Sole 24 Ore* ha firmato inchieste sul mondo campano, in particolare sulla gestione dei beni culturali del centro storico di Napoli. Si occupa di shipping e cultura marinara per *Informazioni Marittime*. Come fotoreporter, ha curato

la rassegna *Mare interno - approdi comuni* (Napoli, 2013) e *L'onda di pietra - the wave of stone* (International symposium on Underwater research, Procida 2014), premiata con il *Mare Nostrum Awards*.



AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

AGENZIA GENOVESE S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5512109 - Fax 081 5515022
info@agenziagenovese.it

ALBERTO LUBRANO S.a.s.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5524843 - 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.

Calata San Marco, 13 - 80133 Napoli
Tel. 0814971226 - Fax 081 4971248
info@aliseasrl.net

AMT S.r.l.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5526133 - Fax 081 5525855
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

ASSIMARE S.r.l.

Via A. Depretis, 114 - 80133 Napoli
Tel. 081 5510332 - Fax 081 5428928
info@assimare.it

BAIAMAR S.r.l.

Centro Servizi - Molo Angioino
Stazione Marittima - Il Piano
Tel. 081 5515259 - Fax 081 5520878
baiamar@tin.it

BANCHERO COSTA & C. S.p.A.

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

BERTI & C. S.r.l.

Via G. Melisurgo, 4 - 80133 Napoli
Tel. 081 5512060 pbx - Fax 081 5511965
agenziaberti@inwind.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

CAMBIASO & RISSO NAPOLI

Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli
Tel. 081 4109311 - Fax 081 7903841
cargo@crnapoli.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

ASSOPORTI

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI



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. Assoporti, l'Associazione dei porti italiani, aggrega le Autorità Portuali, le Aziende Speciali dei porti, Unioncamere e Camere di Commercio di città portuali. 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

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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

COSMAR S.r.l.

Via Cesario Console, 3 - 80132 Napoli
Tel. 081 5522634 - Fax 081 5525926
cosmar@monteverdespa.it

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

Via F. Petrarca, 175 - 80122 Napoli
Tel. 081 5752192
Fax 081 5752132 - 081 5752198
www.tttlines.it - info@ttlines.com

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 5513330 - Fax 081 5512234
www.grecomare.com - info@grecomare.com

EURO AGENCIES S.r.l.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5526133 - Fax 081 5525855
www.euroagencies.net
export@euroagencies.net
import@euroagencies.net

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

Porto_di_Carrara_2.0



< Nuovi spazi per le merci
Nuovi fondali per le navi
Nuovi binari per i treni >
www.autoritaportualecarrara.it

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

GASTALDI & C. S.p.A.

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

HANJIN ITALY S.p.A.

Piazza Bovio, 33 - 80133 Napoli
Tel. 081 4206522 - Fax 081 4206520
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

KLINGENBERG S.r.l.

Piazzale Stazione Marittima
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5512211
Fax 081 5512947
www.klingenberg.it
kall@klingenberg.it
cargo@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.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 4288801
Fax 081 4288862/63
lenavi_itnap@lenav.mscva.ch

LLOYD VICTORIA S.r.l.

Piazzetta Francese, 20 - 80133 Napoli
Tel. 081 5524928
Fax 081 2514126
operations@lloydvictoria.it

Euro Agencies
shipping agency



AMT
SHIPPING AGENCY S.R.L.

*Augurano alla propria clientela
un prospero Anno Nuovo*

Piazza Municipio 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5526133 - Fax 081 5521315
www.euroagencies.net - info@euroagencies.net



Unione
Industriali
Napoli



AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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
081 5528670 - 081 5527368
www.luise.com - luise@luise.com

MARIMED S.r.l.

Via Fiumicello, 7 - 80142 Napoli
Tel. 081 5520087 - 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 G. Melisurgo, 4 - 80133 Napoli
Tel. 081 5519101 - 081 5514223
Fax 081 5516447
www.marsped.net
info@marsped.net

MATU S.r.l.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5513330
Fax 081 5512234
info@grecomare.com

MERISMAR S.r.l.

Piazzale Stazione Marittima
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5512211
Fax 081 5512947
info@merismar.com

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

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



YANG MING (NAPOLI) srl **Agenzia Marittima**



Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli - Tel +39 81 5512529 - Fax +39 81 5519786
e-mail: yminap@finsea.it - Web Site: www.finsea.it

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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

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.p.A.

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

TRIMARCO F.LLI S.r.l.

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

Piazza Municipio, 84 - 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



**TECNOLOGIA E INNOVAZIONE
PER LA SICUREZZA IN PORTO**

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO

Porto di Napoli - Immacolatella Vecchia

Tel. 081 5527240 (pbx) - Fax 081 5524435 - e-mail: info@ormeggiatorinapoli.it

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Agip - Roma
Cambiaso & Risso S.r.l.

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.

Allied Shipping L.t.d.
M. Sorrentini S.p.A.

Alstership - Amburgo
Baiamar S.r.l.

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

Ancora Investment Trust Inc.
M. Sorrentini S.p.A.

Anek Line
M. Sorrentini S.p.A.

Ango Union L.t.d.
M. Sorrentini S.p.A.

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**
Euro Agencies S.r.l.

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

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

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

S
N
O E
S

Sticco sped s.r.l.
International Shipping - Customs Brokers

**SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE**

**UFFICI E MAGAZZINI:
INTERPORTO DI NOLA:
LOTTO D MOD. 103 - 106 - 80035 NOLA (NA)
TEL. 0039 081 5109403 RA - FAX 0039 081 5109434 RA
FILIALE DI MARCIANISE - CENTRO OROMARE:
SP 22 KM 1,75 MOD. 115 - 116 - 81025 MARCIANISE (CE)
TEL. 0039 0823 1643888 RA - FAX 0039 0823 1643880 RA**

**HTTP://WWW.STICCOSPED.COM
E-MAIL:INFO@STICCOSPED.COM - SALES@STICCOSPED.COM**

REPPE

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

Comanav - Casablanca
Marimed S.r.l.

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

Conmar - Costanza
Baiamar S.r.l.

COSCO - Tianjin
CosCon S.r.l.

Costa Crociere - Genova
Cambiaso & Risso S.r.l.

**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.

Fast Line - Marsiglia
Marinter Shipping Agency S.r.l.

Festival Cruises
Euro Agencies S.r.l.

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
Baiamar 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.



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 De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Sito Web: www.sardabunkers.it

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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

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

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

Hanjin - Seul
Gastaldi & C. S.p.A.

Hapag Lloyd - Amburgo
Saimare S.p.A.

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

Himalaya Express - Anversa
F.lli 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
A.M. Volpe & C. S.r.l.

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

Ipco 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.lli 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.

Maragent - Costanza
Baïamar S.r.l.



MARINTER

Shipping Agency Ship Broker

MARINTER SHIPPING AGENCY
Via A. Depretis, 51 - Tel. 081 5512529 - Fax 081 5519786 - email: napoli@marinter.it

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Mare Blu - Napoli
Scarmat

Marfret - Marsiglia
Baïamar 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.

Medex - La Valletta
Euro Agencies 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.

New Sanko Lines - Rotterdam
A.M.T. S.r.l.

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.

Novamar International - Milano
Cambiaso & Risso S.r.l.

NSCSA - Rijad
Delta S.r.l.

Orient Lines - Londra
Klingenberg S.r.l.

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

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



La nostra azienda di trasporti è specializzata nel trasporto containers e da oltre cinquant'anni opera nei porti di Napoli e Salerno, dal 1997 siamo certificati con l'Istituto CERTITRANS e possiamo offrire oltre alla nostra professionalità anche servizi in regime ADR, ATP, CER, trasporto con mezzi satellitari, ribaltamento e trasporti fuori sagoma. Terminal Container vuoti MSC.



Sede amministrativa: Via L. Volpicella - Contrada Somnese, 269/A - 80147 NAPOLI - Tel. 081 5725824/5726159 - Fax 081 5726796
Sede operativa: Via F. Sponzillo, 50 - 80146 NAPOLI - Tel. 081 7520444/7520767 - Fax 081 7528846

Web: www.vincenzomiele.it - mail: info@vincenzomiele.it



COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

Peter Deilmann
Agenzia Genovese S.r.l.

Petrofina - Bruxelles
Italnoli S.r.l.

Polimeri Europa - Milano
Cambiaso & Riso 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
Euro Agencies S.r.l.

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 - Algeri
Cambiaso & Riso 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.

Splithoff's Bevrachtinekantoor B.V.
M. Sorrentini S.p.A.

Star Clipper - Usa
Klingenberg S.r.l.

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

Stargas - Venezia
Rigel S.n.c.

Strade Blu - Genova
Marinter Shipping Agency S.r.l.

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.

X-Press Cont. Line - UK
Euro Agencies S.r.l.

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

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

SEASON'S GREETINGS



LLOYD VICTORIA SRL - Piazzetta Francese, 20/bis - 80133 Napoli (Italy)
Tel. 081 5524928 - Fax 081 2514126 - email: operations@lloydvictoria.it

AGENZIE MARITTIME DI SALERNO

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.

Via A. Sabatini, 9/11 - 84121 Salerno
Tel. 089 229429 - Fax 089 233912
info@andreabottigliero.it

APICELLA LUIGI & FIGLI S.n.c.

Via Porto, 70 - 84121 Salerno
Tel. 089 253498 - 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

BERTI & C. S.p.A.

Via A. Sabatini, 7 - 84124 Salerno
Tel. 089 229926 - Fax 089 222146
agenziaberti@inwind.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.

Via Porto, 128 - 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

TRANSWORLD AGENCY S.r.l.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 2581511 - Fax 089 236588
craitano@transworldagency.com

TRIMARCO F.LLI S.r.l.

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



1921



Ignazio Messina & C.

Ignazio Messina & C. - Via G. D'Annunzio, 91 - 16121 GENOA - ITALY - Phone: +39 010 53961 - Fax: +39 010 5396264
Ufficio di NAPOLI (80133) - Piazza Bovio, 22 - Scala A - 7° Piano - Tel.: +39 081 963461 - Fax: +39 081 9634699
E-mail: info@messinaline.it - Internet: http://www.messinaline.it
Regular liner services with ro/ro container vessels to U.A.E. ports



COMPAGNIE 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/Cantalamesa

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.

Ignazio Messina & C. S.p.A.**Genova**

A. M. Volpe & C. S.r.l.

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

**A•C•C•S•E•A**Associazione Campana Corrieri
Spedizionieri e Autotrasportatori

*Auguri di un prospero e
felice Anno alle Autorità, agli operatori portuali,
del trasporto e della logistica di Napoli e Salerno*

Accsea - Via Reggia Di Portici, 69 - 80146 Napoli - Tel 081 5592512 - Fax 081 5598990 - accsea@fastwebnet.it - www.accsea.it

INDICE INSERZIONISTI

AZIENDA	PAG.	AZIENDA	PAG.	AZIENDA	PAG.
Accsea	63	Eligroup	38	Marinter Shipping Agency	59
Aeroporto Internazionale di Napoli	11	Euro Agencies – A.M.T.	54	Mazzamauro	41
Alpha International	30	Evergreen Line	43	Miele	60
Assoporti	52	Federagenti	33	Palumbo	34
Autorità Portuale Marina di Carrara	53	Fedespediti	6	Pegasus Maritime	40
Autorità Portuale Messina	22	Gallozzi Group	VIII	R.I.Na.	48
Autorità Portuale Napoli	III-IV	Genovese	44	Rimorchiatori Napoletani	37
Autorità Portuale Salerno	16	Grimaldi Group	V-VI	Sarda Bunkers	58
Banca Popolare del Mediterraneo	2	Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi	56	Sticco Sped	57
Bucci	26	Gruppo Riunito Sbarco Cenere	19	Tarros	11
Cicatiello Group	36	Ignazio Messina & C.	62	Tavassi Group	23
Combi Line International	45	Intersped	29	Terminal Napoli	13
Confitarma	49	Landi & Navarra	21	Yang Ming Napoli	55
D'Angiolo	12	Le Navi	46	Zeta System	32
De Crescenzo	47	Lloyd Victoria	61		
Dres	25	Marina d'Arechi	VII		





GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio.

Alla velocità ci pensiamo noi

Scopri la carta vincente!



**drivee
code**

Richiedi la carta Grimaldi Lines.
Subito sconti del 40% su tutti i servizi a bordo.

INFO & PRENOTAZIONI

+39 081.496.777 \ cargo@grimaldi.napoli.it \ <http://cargo.grimaldi-lines.com>



MINOAN LINES

\ +30 210 4145 745 \ cargo@minoan.gr



Più di quanto immagini.



Stazione di
Rifornimento
Carburante
con 14
erogatori



Travel Lift
da 220 t

Servizi di
Cantieristica e
Rimessaggio



Ristorazione,
Animazione ed
Intrattenimento



1.000 Posti Barca
da 10 a 100 m

Aree Verdi e
Passeggiata

1.000 Posti Auto



*Il nuovo Porto Turistico
della città di Salerno*



www.marinadarechi.com
+39 0892788801

GALLOZZI

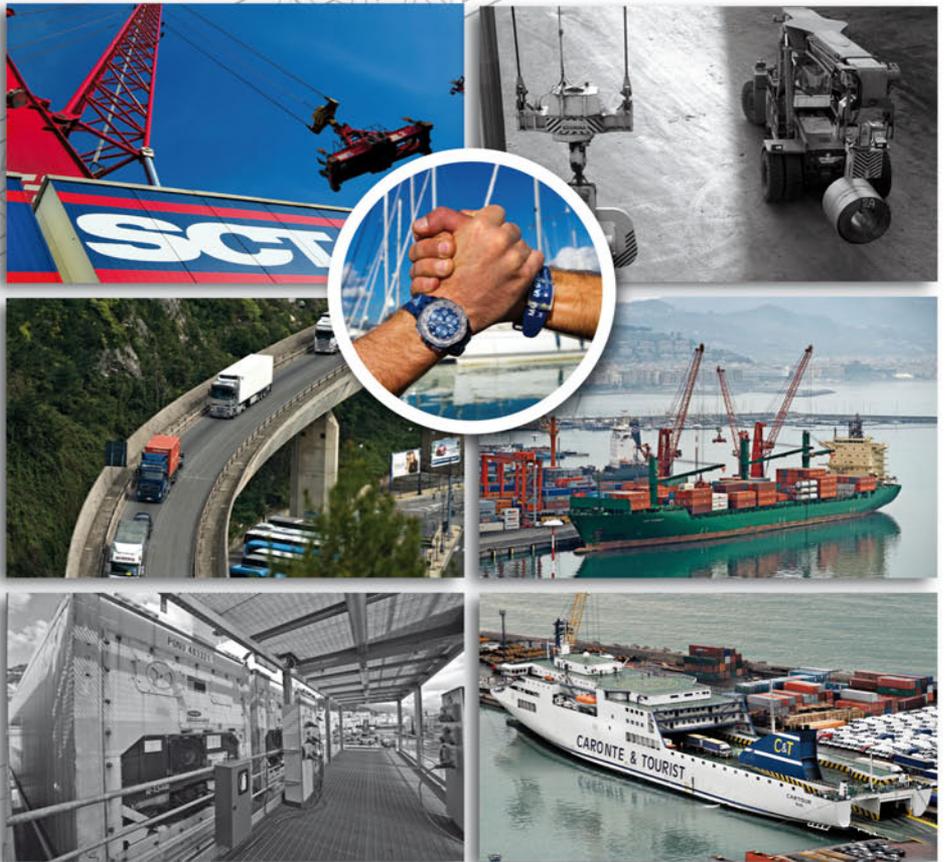


G R O U P

TRASPORTI MARITTIMI INTERNAZIONALI LOGISTICA PORTUALE

dal 1952

**SALERNO CONTAINER TERMINAL
GALLOZZI SHIPPING LTD
MARINA D'ARECHI
SALERNO CONTAINER SERVICES
SALERNO TERMINAL TRAGHETTI
SALERNO TRANSPORT SERVICES
GF LOGISTIC SPA
GF LOGISTIC (CHINA) SHANGHAI
SALERNO CRUISE SERVICES
SALERNO STAZIONE MARITTIMA
SALERNO INTERPORTO
ARECHI COSTRUZIONI
MARINA DI LIPARI
MARINA DI TROPEA
G.GALLOZZI & FIGLI SPA
SALERNO MARINE SERVICES**



Gallozzi Group spa Via Camillo Sorgente 72/a
84124 Salerno
tel. 0892754853
fax 0892754890
e-mail contact: info@gsl.gallozzi.com

www.gallozzi.com

