



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXXII - N. 100 - 21 Dicembre 2017



***Con la riforma ...
oltre la riforma***



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



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

Lo «Spirito» della riforma

Pietro Spirito è il personaggio dell'anno, secondo noi. Probabilmente personaggio dell'anno sarebbe stata qualunque persona nominata presidente di un porto commissariato da oltre tre anni e mezzo, più tanti altri guidati dal minimo istituzionale. Napoli è lo scalo del Meridione e il Meridione è la culla demografica dell'Italia, per cui non è esagerato affermare che lo sblocco del porto di Napoli è anche lo sblocco del Paese. Senza essere meridionalisti, ma anzi abbastanza ecumenici, Spirito più di tutti i presidenti nominati nell'ultimo anno in carica – ci si perdoni il gioco di parole – lo spirito della riforma, quello di un governo centralizzato, “ministeriale”, formato da tecnici e politici preparati piuttosto che da anime del purgatorio in attesa di una sistemazione migliore. Porti che con la riforma non sono diventati le spa che auspicano alcuni ma almeno ora sono più razionalizzati, accorpati e strutturati. Si veda il Comitato di gestione, da ex riunione di condominio ha le carte in regola per diventare un parlamentino portuale efficiente e trasparente.

Spirito non poteva che avere un effetto esplosivo qui a Napoli: da meno di zero che il porto faceva, siamo passati a cento. Già, ma quante volte quel cento è ritornato a zero? Intanto, con il segretario Messina e la squadra Adsp, il nuovo presidente ha riavvicinato chi si era allontanato dal porto, e non è poco. Lo abbiamo intervistato: una «chiacchierata» ampia con un personaggio che si allarga oltre Napoli. Così i lettori potranno vedere che aria tira nei porti italiani.

Come ogni anno, le cose contenute in questo numero speciale del Bollettino sono tante, perché raccontano un anno di mare. Gli armatori hanno comprato armatori, major del petrolio pezzi di compagnie armatoriali. Sono nate le Zone economiche speciali, (Zes) anche se solo sulla carta, senza decreti attuativi, e con l'avvicinarsi delle elezioni che non giocano a favore.

È nata una nuova Ram guidata dal prof. Ennio Cascetta. Alis, associazione logistica che guarda all'ambiente, in appena un anno si è affermata in Italia e sgomita per entrare in Europa. Italia e Francia hanno svolto un duro negoziato per far entrare Fincantieri nel capitale umano e tecnologico di Stx France di Saint-Nazaire. Il Qatar si è diplomaticamente isolato. Si continuano a sperimentare navi a gas. È stato costruito un tunnel navale, sì, avete letto bene. Al largo del Sud Africa DeBeers cerca ancora diamanti, con le navi. Il futuro del lavoro portuale nelle nuove Agenzie. Infine, la nuova “Via della Seta” cinese, che non è un concetto fumoso, come “piattaforma logistica del Mediterraneo” o “concorrenza al northern range”, ma un progetto di egemonia politica già in atto che vede l'investimento del surplus monetario e di materie prime di una superpotenza in una miriade di infrastrutture per collegare in modo sempre più capillare le rotte interne dell'Eurasia. Una cosa enorme, che solo un Paese al mondo può permettersi seriamente di mettere in pratica.

A tutti i lettori, inserzionisti ed amici la redazione augura buon Natale e spumeggiante 2018.

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 Dock 3	143,77	18

MARSEILLE

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

INDICE

INTERVISTA A PIETRO SPIRITO 8



LA DARSENA DI LEVANTE DI NAPOLI 22
LA DRAGA CHE COSTRUISCE ISOLE 25



INTERVISTA A ENNIO CASSETTA 26
ALIS IN ROTTA PER L'EUROPA 30



CERCASI AGENZIA PORTUALE 36

FINCANTIERI DIVERSIFICA 38



ALLEANZA A DENTI STRETTI 42



ABBRACCIO CINESE 44



LA NAVE CHE SCOVA I DIAMANTI 49
ASPETTANDO IL BUNKER DI DOMANI 50

Anno LXXII - N. 100 - 21 dicembre 2017
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
In copertina: *Vesuvius*, Andy Warhol. Su concessione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Museo e Real Bosco di Capodimonte

2017

Un anno di notizie

Gennaio

Fincantieri *preferred bidder* per Stx France
Nasce l'Organismo della risorsa mare
Prima riunione del Comitato di gestione di Napoli
Michael Thamm CEO di Carnival Asia
Piano da 2 miliardi per salvare Yang Ming



Febbraio

Bocciato l'emendamento "salva-compagnie"
Msc verso l'acquisizione di parte di Ignazio Messina
Fallisce Hanjin Shipping
Alibaba entra nelle spedizioni via nave
Meyer Werft avvia prima cruiser a gas
Msc Crociere assumerà 36 mila persone in otto anni



Marzo

Piano triennale sistema portuale Campania
Nel 2017 l'Italia perde 1 milione di crocieristi
Grimaldi: un miliardo di investimenti per 10 navi
In Italia i rotabili hanno sorpassato i container



Emanuele Grimaldi

Aprile

Porto di Salerno autonomo nel 2017
Wilhelmsen e Wallenius si fondono
Sct, 11 armatori in 3 giorni al porto di Salerno
Primo treno Regno Unito-Cina
Zeno D'Agostino presidente Assoport



Agostino Gallozzi



Zeno D'Agostino

Maggio

Maersk compra Hamburg Sud
Trieste e Genova banchine della Via della Seta
Il piano welfare di Fincantieri
Delrio sceglie gli ultimi tre presidenti dei porti
Hapag Lloyd si è fusa con Uasc

Giugno

Macron rivede l'accordo Fincantieri-Stx
Entra in servizio la più grande cruiser, Msc Meraviglia
Caronte&Tourist realizzerà 10 navi a gas
Governo vara decreto Zes
Cyberattacco a Maersk



Emmanuel Macron (David Parkins)

Luglio

Prima edizione di Porto Aperto a Napoli
Termina la demolizione di Costa Concordia
Cascetta amministratore unico di RAM
Nasce Conferenza Autorità portuali
Diritto di prelazione su Stx France



Blue Gospel Singer per Porto Aperto, Napoli



Agosto

Fincantieri, contratto miliardario col Qatar
Genova avvia privatizzazione dei bacini
Total compra Maersk Oil
Cede corridoio Reno-Alpi
Accordo tra i porti di Trieste e Shimizu

Settembre

Porti, il presidente "dirige" le imprese portuali
Ore Tianjin, la ore carrier più grande
Raggiunto accordo Fincantieri-Stx
Tar Campania sblocca i dragaggi a Napoli
Grimaldi ordina 10 ro-ro a emissioni zero



Macron e Gentiloni

Ottobre

Grimaldi assumerà 500 marittimi
Mario Mattioli presidente Confitarma
Inaugurati i dragaggi a Napoli
Allarme dragaggi a Salerno
Il bacino 10 di Marsiglia torna operativo
Cosco ordina 20 navi da 20 mila teu



Mario Mattioli

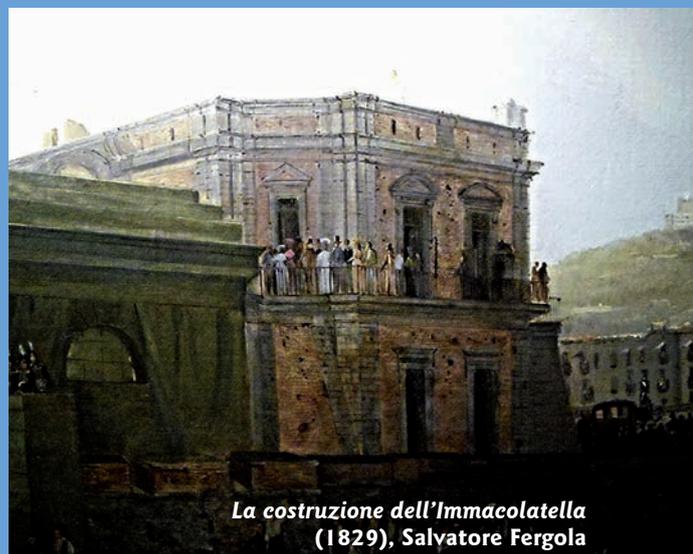


Novembre

Msc Vita approda in Italia
1,5 miliardi per le Zes del Mezzogiorno
Costa Crociere assumerà 450 italiani nel 2018
“Le fonti” premia studio legale SLC Napoli

Dicembre

8 milioni di passeggeri a Capodichino
Al via ristrutturazione Immacolatella Vecchia
Operativo il bacino Forme 10 di Marsiglia
Luca Sisto direttore di Confitarma
Conferenza Stato/Regioni: via libera alle Zes



*La costruzione dell'Immacolatella
(1829), Salvatore Fergola*



IL NUOVO COMITATO DI GESTIONE, I PORTI RIUNITI, I PIANI REGOLATORI, LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI E LO SPORTELLO UNICO. E POI CANTIERISTICA, CONTENITORI, AUTOSTRADE DEL MARE. INTERVISTA A TUTTO TONDO, SU NAPOLI, SALERNO E IL MONDO PORTUALE ITALIANO, A PIETRO SPIRITO, PRESIDENTE DEI PORTI CAMPANI

Pietro Spirito, 55 anni, da un anno è presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Proviene da una lunga esperienza ferroviaria nel Gruppo Ferrovie dello Stato, dal settore degli interporti e -più recentemente- dal trasporto pubblico locale, in Atac. È stato da noi intervistato lo scorso 24 ottobre per questa edizione di fine anno della rivista.

Spirito ci fa il punto sulla riforma dei porti e disegna un quadro della portualità come può vederla un occhio esperto e attento ai temi del trasporto e della logistica. Il presidente Spirito è stato chiamato dal ministro Graziano Delrio a dirigere un porto, quello di Napoli, senza una governance e dopo oltre tre anni e mezzo di gestione commissariale.

E' stata una «chiacchierata» lunga (oltre 50 minuti) e molto interessante. Insomma, un bel dialogo che abbiamo sintetizzato senza tralasciare alcun argomento sia di carattere nazionale sia locale. L'intervista è un poco lunghetta, ma vale la pena leggerla con attenzione.

di Luciano Bosso

Ad un anno dalla riforma dei porti, possiamo fare una breve analisi su alcuni punti di forza e debolezza del nuovo sistema porti?

Per valutare davvero gli effetti di una riforma ci vogliono tempi lunghi, almeno tre anni. Possiamo fare uno step intermedio. In questo primo anno emergono, a mio avviso, alcuni elementi interessanti, di vantaggio e qualche fattore di svantaggio, su cui occorrerà intervenire. Tra

i vantaggi certamente va annoverata una governance che va più rapidamente alle decisioni. E' un punto di forza importante, che permette di annullare o rendere minimi palleggiamenti e ritardi determinati dal vecchio modello di co-decisione. Ora è il pubblico che si assume la responsabilità della decisione. C'è poi un lavoro culturale sul quale bisogna operare. Consideriamolo uno svantaggio, nel senso che non si è ancora raggiunto un risultato: non c'è ancora la cultura del *partenariato* nel nostro Paese. Un elemento fondamentale della riforma è stato quello di creare l'Organismo di partenariato, che è stato vissuto sinora dai partecipanti come un organismo di serie B. Secondo questa vulgata, le decisioni le esprime il Comitato di gestione e l'Organismo è soltanto una foglia di fico: questa

è la percezione. Non è così. L'Organismo è stato mutuato dalle istituzioni europee e da una cultura della partecipazione che consente di far crescere il concetto di comunità. La Commissione Ue intende l'Organismo di partenariato come un luogo dove non c'è solo l'ascolto, ma anche l'elaborazione di proposte. Faccio un esempio che ci riguarda. Siamo partiti con i dragaggi a Napoli. Abbiamo fatto una riunione con l'Organismo al quale abbiamo presentato il nostro programma prioritario sull'intervento. Lo abbiamo condiviso e gli operatori ci hanno chiesto delle modifiche che faremo, perché quando le proposte sono ragionevoli e discusse da tutti vengono poi realizzate nell'interesse collettivo. L'Organismo non deve prendere atto ma discutere, promuovere, e soprattutto stimolare con consapevolezza.

Ogni quanto si riunisce?

Una volta al mese. Abbiamo tenuto sinora una decina di riunioni.

E' soddisfatto del rapporto tra Comitato e Organismo?

È da costruire ancora. Finora non c'è cultura del partenariato, da parte di tutti, dobbiamo ancora crescere. Il partenariato è un incontro tra chi decide e chi stimola, è una cultura non italiana ma tedesca.

Sembra che la riforma abbia messo in campo novità a cui non si era preparati.

Sì. Sono le riforme ad essere così, lanciano il cuore oltre l'ostacolo. L'elemento determinante è rappresentato da chi ci lavora per trasfor-

mare le norme in comportamenti. La qualità delle riforme è fatta dall'impegno quotidiano di chi si impegna per attuarle. Il disegno legislativo va alimentato con la capacità di renderlo più robusto.

Cosa cambia, dalle nomine al Comitato

Mi sembra ottimista, almeno nella relazione tra i soggetti.

Sono ottimista perché lavoro a costruire un percorso, poi vedremo quale sarà il risultato. La prossima riunione sarà importante, come sempre: ogni volta c'è un passo avanti con gli operatori. Poi è chiaro che quando andiamo a toccare gli interessi dei singoli c'è tensione. È normale, la vita è fatta anche di conflitti. In Germania il governo delle imprese è fatto così, è duale: c'è l'organo di gestione e l'organo di consultazione, tutti e due importanti. Da noi questa trasformazione dobbiamo farla crescere.

Tra le nomine che il ministro ha fatto ci sono dieci novità e cinque previste, politiche. È questo un buon mix, considerando anche che si è voluto privilegiare persone che provenissero dal mondo della logistica?

Il ministro Delrio ha fatto un eccellente lavoro in fase di selezione. Sono rimasto colpito dal fatto che sono stato in presenza di un vero e proprio colloquio di lavoro: una di-

scussione di due ore, per me come per tutti.

Il suo caso è stato il più eclatante. Si veniva da una gestione commissariale molto lunga. Bisognava dare un segnale.

E' vero, ma il criterio è stato universale. E' il caso di Venezia, dove è stato selezionato un collega che veniva dall'estero

con un colloquio via Skype direttamente con il ministro. Delrio ha personalmente ponderato le decisioni. Vedendo i profili dei selezionati, la scelta è stata verso persone che avevano più esperienza nella logistica. Ma c'è anche un mix: c'è chi ha un profilo giuridico, chi economico. La scelta è stata verso una cultura dei porti che esca anche dai porti, che si apra al territorio.

Lei ha fatto parte di un Comitato portuale e oggi presiede un Comitato di gestione, quali sono le differenze che nota?

Sono stato in due comitati portuali quando ero dirigente di Ferrovie. Erano assemblee di condominio: non c'era regia, discussioni estenuanti su argomenti dov'erano evidenti i conflitti d'interesse. Molti soggetti erano distratti avendo una rappresentanza politica più che tecnica. Interessati solo quando c'era in mezzo un argomento politico ma della sostanza del porto non gliene importava nulla. Non c'era un linguaggio comune nel Comitato portuale. Erano riunioni defaticanti che



M. Sorrentini S.p.A.

AGENZIA MARITTIMA - NOLEGGI

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli

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

E-mail: info@msorrentinispait

www.msorrentinispait



Umberto Masucci e Francesco Messineo, "Due persone di rilievo"

duravano moltissimo per decidere poco.

Invece, il Comitato di gestione?

È molto più snello, noi (Adsp Mar Tirreno centrale, ndr.) siamo in cinque. C'è un meccanismo di rodaggio anche tra di noi. E - come in tutti i piccoli consessi umani - contano

anche le personalità. Nel nostro caso c'è un rappresentante della Città Metropolitana di Napoli, del Comune di Salerno, della Regione Campania e il Direttore marittimo, quest'ultimo responsabile della sicurezza.

Intanto sono stati eliminati quei

presunti conflitti d'interesse.

Neanche presunti, veri, anche se nessuno lo ammette. È evidente poi che la rappresentanza delle istituzioni in questo piccolo comitato favorisce il rapporto con le istituzioni, questa è almeno la mia esperienza. Chi siede nel Comitato di gestione riferisce all'istituzione che lo ha nominato, informando, nel nostro caso, i due sindaci e il presidente della Regione. Quando poi incontro questi ultimi per fare il punto della situazione sono già preparati e possiamo quindi parlare di questioni di carattere più strategico. C'è un rapporto più fluido.

Parlando con i suoi colleghi di altri porti succede la stessa cosa?

Non sempre. Per Napoli e la Campania sono rimasto stupito dall'eccellente rapporto che abbiamo costruito per merito delle istituzioni con le istituzioni stesse. A Napoli c'era una caratteristica: ci trascinavamo un arretrato importante di decisioni non prese.

Lei ha un segretario generale che



BUREAU VERITAS FIDUCIA TRA INNOVAZIONE E TRADIZIONE

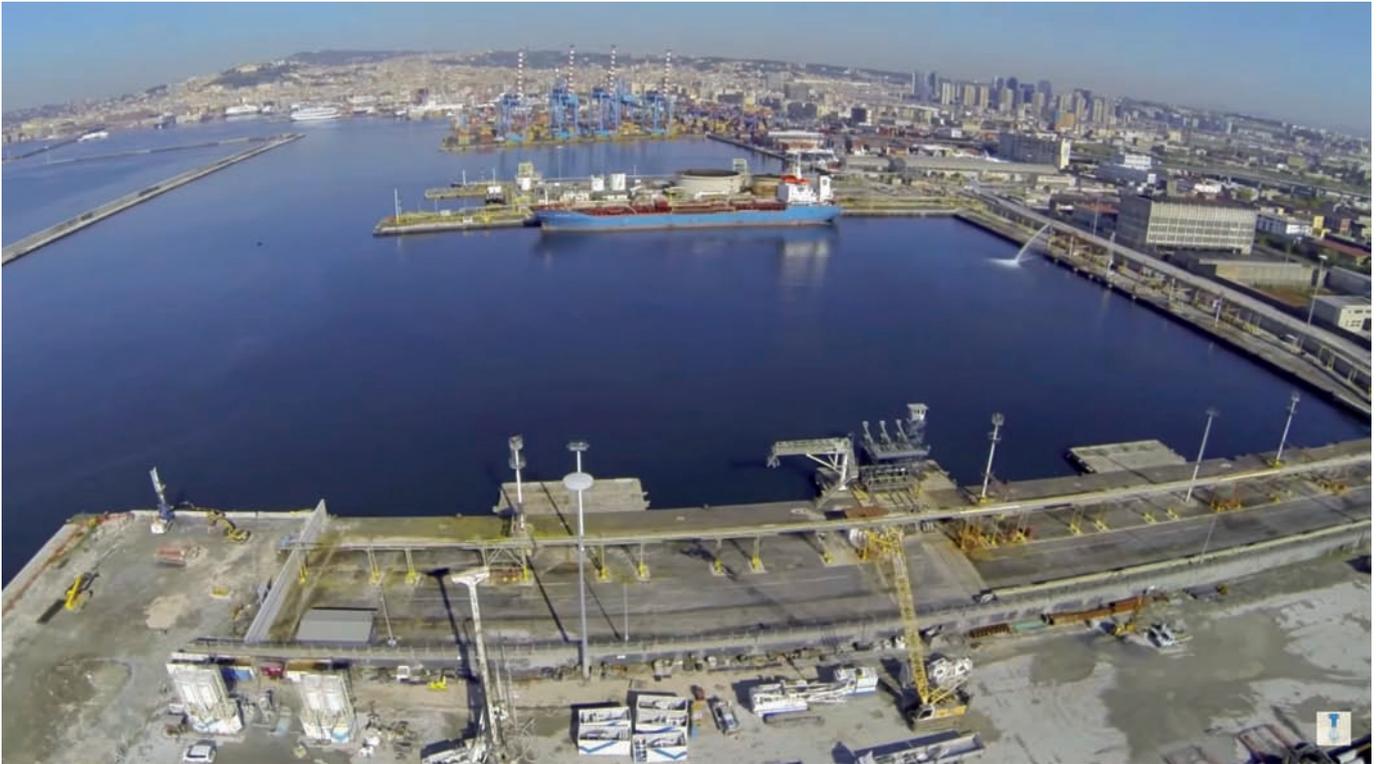
Bureau Veritas è azienda leader a livello mondiale nei servizi di controllo, verifica e certificazione per Qualità, Ambiente, Salute, Sicurezza e Responsabilità Sociale (QHSE-SA). Nato nel 1828, il Gruppo opera in 140 paesi con 69.000 dipendenti ed è riconosciuto e accreditato dai più importanti Enti ed Organismi internazionali. In Italia dal 1839, Bureau Veritas conta oltre 700 uffici dislocati su tutto il territorio nazionale e affianca oltre 20.000 Clienti nazionali e internazionali.

www.bureauveritas.it
www.veristar.com



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence



La zona di Levante del porto di Napoli

è stato sul territorio. Viene da Salerno, questo è molto importante. Anche questo l'ha favorito nel capire le problematiche generali?

Francesco [Messineo, ndr] non solo veniva da Salerno, ma è stato a Gioia Tauro, poi presidente a Marina di Carrara, anche questo è molto importante. Il fatto che sia stato presidente e segretario generale lo ha aiutato, più facilmente di altri, a comprendere la complessità di entrambi i ruoli. Il lavoro è di perfetta sintonia perché sappiamo reciprocamente cosa dobbiamo fare. La sua profonda conoscenza del territorio è stata importante. Però, nel caso di Napoli e Salerno il cumulo dei problemi irrisolti, in particolare di Napoli, ha aiutato un più facile rapporto con le istituzioni: c'era bisogno che cambiassimo passo, le istituzioni lo hanno capito perfettamente.

La critica più ricorrente è che il Comitato di gestione è rappresentato da istituzioni mentre gli operatori sono delegati ad un'azione consultiva nei partenariati. Non vede il rischio di decisioni calate dall'alto? Mi chiedo: è plausibile che nelle 15

Adsp non tutti i membri dei Comitati siano competenti sulla materia come prevede la legge?

Piani regolatori, un brutto affare

La legge indicava il principio della competenza professionale anche da parte dei membri del Comitato, ma non sempre l'applicazione è stata geometrica. Quando le istituzioni capiranno che è fondamentale ingaggiare dei membri dotati anche di competenza professionale la riforma farà il suo vero risultato finale positivo. Questo è un fatto che richiederà tempo. Nel nostro caso considero la presenza di un esponente di primissimo rilievo della comunità sia italiana sia internazionale come Umberto Masucci un grande vantaggio per l'intero organismo collegiale. La Città Metropolitana ha avuto l'intelligenza di comprendere il senso della riforma. È in discussione adesso la riforma della riforma. Le leggi non sono dei totem intangibili, ci sono elementi sui quali bisogna lavorare. C'è un fattore molto delicato su cui

dovremmo lavorare.

Entriamo nel merito. Cosa cambia tra vecchie e nuove norme in materia di Piani regolatori portuali?

Siamo al punto. Personalmente, ma è anche opinione di altri, la riforma ha peggiorato la situazione:

l'idea che si realizzi un Piano regolatore del sistema portuale è un ostacolo insormontabile. Prendiamo il nostro caso, ma vale per tutti in Italia. Noi dovremo contestualmente e parallelamente discutere con le amministrazioni comunali di Napoli, Castellammare e Salerno facendo i piani regolatori di tutte e tre queste città, allineandone i tempi, e poi dialogando con la Regione. Già dialogare con una sola amministrazione è difficile, così è molto più difficile...

Allunga i tempi?

Rende i piani ingestibili. Ci sono i tempi politici delle diverse amministrazioni, i diversi temi che noi dobbiamo trattare in ogni nostro porto: quello che riguarda Castellammare è diverso da Napoli, quello che riguarda Napoli è diverso da Salerno. È molto complicato immaginare di poter realizzare a breve un Piano

La nuova sede dello shipping italiano a Genova

CPLWEB.IT

Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

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

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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



www.msc.com/ita

regolatore del sistema portuale. L'idea è giusta, ma è troppo lontana dall'attuale realtà. Una fuga troppo in avanti.

Secondo lei cosa si dovrebbe fare?

Bisogna metterci mano. Si sta provando, non so quale sarà l'esito, nella riforma della riforma. Noi ci stiamo battendo per cambiare una regola troppo astratta; abbiamo detto: guardate così non andiamo da nessuna parte, cerchiamo di costruire quel percorso che ci fa arrivare a un Piano regolatore del sistema portuale. La riforma ha messo un'asticella troppo alta. Ci è stato consegnato un obiettivo molto difficile da raggiungere.

Ha un'idea?

Ne discutevo di recente con il sindaco De Magistris, perché il punto vero è convincere i sindaci. La nostra idea, ne abbiamo ragionato come Assoporti, è di distinguere tra waterfront e la parte più tipicamente portuale. Sul waterfront è la città che deve decidere e noi possiamo esprimere un parere consultivo come Autorità. Diverso invece il caso del porto in senso stretto, dove è il porto che può decidere e il membro del Comitato di gestione che rappresenta la città vota ed esprime un parere vincolante, passa solo se lui vota a favore. Così la città conserva anche sulla parte portuale un diritto di veto ma lo formula attraverso il suo rappresentante in Comitato. Questo ci consente di definire due ambiti: uno più urbano, il waterfront, sul quale è la città che comanda, sulla sua parte più sensibile; nella parte più tipicamente portuale, le banchine, i magazzini, le aree di stoccaggio, dove la città comprende molto meno, il pallino passa a noi.

Passiamo ad un argomento di carattere generale, ma poi non tanto. Come funziona il Tavolo di coordinamento delle Adsp, si riunisce? È un tavolo di programmazione nazionale. Mi chiedo – ad esempio – quando avrà sul tavolo la questione Adsp Tirreno centro-settentrionale che, con i soldi pubblici,

vuole investire a Civitavecchia, ci sarà da preoccuparsi per il nuovo terminal contenitori, infrastruttura a soli 200 km da quella che si vuole realizzare a Napoli?

Lo strumento del Tavolo è duplice. Da un lato c'è la Conferenza nazionale dei presidenti, che affronta tematiche di carattere generale, i rapporti con le altre istituzioni, definisce un quadro strategico. Poi c'è un indirizzo di programmazione espresso dalla struttura tecnica di missione del Mit, che noi discutiamo. Il dimensionamento degli investimenti viene definito con una visione nazionale che non consente a ciascuno di pensare sulla base di un provincialismo portuale nel quale tutto si può fare. Faccio un esempio, lo faceva anche il ministro Delrio in una recente visita a Napoli: il caso della Darsena Europa a Livorno che sta nell'asse tirrenico. Non si è rinunciato all'investimento, ma lo si è dimensionato con una *project review*, in modo coerente con un dimensionamento dei terminal nell'intero versante tirrenico. La struttura tecnica di missione ha lavorato per ritagliare dal progetto faraonico originario un investimento ragionevole. Lo stesso accadrà per Civitavecchia. Accadrà anche al Tirreno Centrale, quando proporremo l'allungamento dell'attuale Darsena a nostro avviso non a standard europeo, essendo di 640 metri di lunghezza e noi pensiamo che debba essere portata a 1/1,2 km. Dovremmo discuterne con la struttura tecnica di missione in funzione dell'insieme dei sistemi portuali del Tirreno.

Uno «sportello» per i traffici

Una curiosità. Quando parla di allungamento della Darsena si coinvolge Porto Fiorito. A che punto è la questione? E' pensabile una so-

luzione a breve?

Dobbiamo distinguere due elementi. Da un lato c'è un contenzioso rispetto alle richieste, a mio avviso esagerate ma comunque legittime perché sono di un terzo che aveva una concessione per fare un porto che non si è fatto. Abbiamo discusso con la controparte e concordato che come Autorità di sistema andremo a riprenderci l'area perché tanto il porto non si farà. In sede giudiziaria, meglio ancora con una transazione, potremo chiudere il contenzioso economico.

Passiamo ad altro. L'articolo 20 della legge riguarda lo sportello doganale e dei controlli con competenza in capo all'Agenzia delle Dogane. Ma il presidente dell'Autorità di sistema è ancora l'attore principale. A che siamo in merito all'attuazione?

Con l'Agenzia delle Dogane abbiamo stabilito un percorso nel quale c'è bisogno di un intervento formativo verso gli operatori. C'è un tema di consapevolezza da far crescere sul miglior uso di questa tecnologia. A volte alcuni errori banali e ripetitivi di decodifica determinano allungamenti e diseconomie dal punto di vista della qualità effettiva del servizio. Aida è un eccellente sistema, ormai è il sistema nazionale, criticarlo è un esercizio da poco, ormai il sistema è quello, lo dobbiamo frequentare di più e conoscerlo meglio. Il sistema può essere sempre migliorato con l'apporto degli operatori. Questo si può fare parlando direttamente con chi opera. Non sono gli amministratori delegati gli addetti alla digitazione in

Aida. Dobbiamo parlare con quelli che stanno al terminale e che determinano il successo o l'insuccesso. Agenzia delle Dogane,

spedizionieri ed io [in quanto istituzione, ndr.] dobbiamo lavorare per migliorare la nostra capacità di lavorare su quel sistema.

Ha già programmato degli step? Questo è uno degli argomenti principali dello sviluppo dei traffici, della semplificazione delle procedure e dei controlli.

Ho convenuto con l'Agenzia delle Dogane di fare un piano 2018 in cui per step e per specifici moduli andiamo a lavorare sulla rispettiva capacità di utilizzare al meglio il sistema Aida. In definitiva, noto, per il mio territorio, una volontà di andare incontro agli operatori e da parte di questi ultimi un interesse a lavorare assieme. Poi, da questa generica volontà al fatto di riuscire a realizzare l'obiettivo, lo vedremo.

Il panorama degli operatori è molto vasto: medio, piccolo ...

E c'è quello più attrezzato, quello meno. Potrebbe essere un obiettivo ostacolo organizzativo. Il sistema non è fatto in funzione della dimensione, il sistema è quello, e ognuno si deve allineare.

Arriviamo alla madre di tutte le domande, forse quella più attuale.



La Conferenza delle autorità di sistema portuale

Con le Zone Economiche Speciali che mettono al centro del sistema le Autorità di sistema interessate, i presidenti delle Adsp acquisiscono un ruolo centrale. In che modo pensa che questo possa essere favorevole allo sviluppo della portualità del Mezzogiorno?

Innanzitutto, penso che questo strumento sia favorevole non solo per la portualità ma per lo sviluppo

del Mezzogiorno nel suo insieme. L'idea che c'è, che la Regione Campania ha condiviso, è che per fare sviluppo industriale del Mezzogiorno bisogna attrarre investimenti e i porti, con la logistica, sono un elemento fondamentale per l'attrazione degli investimenti. Così è stato in tutte le Zes del mondo. Se si guarda ai casi di maggiore successo – Shenzhen, Tanger Med – sono



FACILITIES

Maximum Length: 270 m Loa
Maximum Draft: 8 m
Fuel: Duty Free and Duty Paid available
Shore power: 250/380 v
Wi-Fi: yes
Water: yes
Mooring Lines: yes
Security: H24

DISTANCES FROM

6 MILES Sorrento
13 MILES Capri
8 KILOMETRES Pompei
24 KILOMETRES Naples

CONTACTS

Email: info@stabiamainport.com
Latitude: 40°41'44.7"N
Longitude: 14°28'36.0"E
VHF Channel: 13

www.stabiamainport.com

costruite attorno a porti di primario rilievo capaci di attrarre importanti iniziative industriali. Tanger Med

ne, in quanto troppo vicini, con la conseguenza che si sono pestati i piedi a vicenda.

Dalle ZES solo vantaggi

ha attratto la Renault e la Ford. La sola Renault ha generato tra lavoro diretto e indiretto 60 mila dipendenti. Chiaramente ci vuole un'attività logistica perché, dopo averla assemblata, l'automobile bisogna esportarla in giro per il mondo.

Napoli e Salerno soffrono, come tanti porti italiani, della carenza degli spazi e questo può limitare gli investimenti. Lei ha parlato di Renault e Ford che hanno bisogno di spazi per movimentare le auto. Come si possono reperire nuove aree tenendo conto della attuale geografia portuale?

Allargando il perimetro del porto ad interporti e retroporti.

Come si fa a dialogare con i nostri interporti?

Si dialoga perché nella Zes saranno presenti e perché il perimetro della Zes lo vedremo veramente a breve. Per questo il governo deve fare presto. Ho chiesto al Ministro De Vincenti (Claudio, ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, ndr.) di dare un'accelerazione. Dopo aver definito il perimetro della Zes di Napoli-Salerno, che comprenderanno anche gli interporti e i retroporti, il Comitato d'indirizzo, che governa la Zes, dovrà inevitabilmente occuparsi non solo dei porti ma anche degli interporti e dei retroporti, quindi avrà oggettivamente la possibilità di far convergere gli investimenti là dove c'è un migliore uso degli spazi.

Tra l'altro, mi lasci dire, siamo una regione che ha realizzato due interporti a distanza di 15 km, una scelta strategica sbagliata. La Zes è una possibilità per rivitalizzare gli interporti concepiti in modo errato dal punto di vista della programmazio-

ne, in quanto troppo vicini, con la conseguenza che si sono pestati i piedi a vicenda.

Questo tipo di Zes offre vantaggi assoluti?

Due vantaggi sono scritti già dalla legge originaria, il decreto 91 di giugno 2016, convertito con la legge 123 del 3 agosto 2017. Il primo è il credito d'imposta sugli investimenti fino a 50 milioni di euro. È molto importante perché l'azzeramento della tassazione con un taglio finanziario così significativo, realizzando un investimento oggettivamente alto, dovrebbe strutturare il territorio, cioè non attrarre iniziative di piccola dimensione ma calamitando progetti nuovi di strut-



Il porto di Salerno

ture importanti, attorno alle quali si possono creare delle filiere. Noi dovremmo costruire, e lo stiamo cominciando a fare insieme a Lepore [Amedeo, Attività produttive Regione Campania] e De Vincenti, il Piano strategico della Zes. La Zes non attira gli investimenti in modo generico; la Zes deve decidere qual è il piano degli investimenti e i settori che noi riteniamo più strategici per la nostra Regione. Poiché le risorse non sono infinite...

Siete voi a ritenerli strategici o gli investitori?

Noi spiegheremo agli investitori che c'è un Piano strategico della

Zes. Poiché le risorse sono limitate faremo bandi selettivi e definiremo priorità. Il mercato risponderà in base a priorità che sono decise dal Piano strategico della Zes condiviso dal governo. Una regione come la Campania ha sue vocazioni industriali e noi vogliamo far crescere la vocazione di questo territorio, favorire la crescita delle piccole e medie imprese che non consideriamo avulse dalla Zes. Vogliamo attrarre degli investitori che siano coerenti anche con la crescita del tessuto industriale esistente. Il nostro obiettivo è duplice: attrarre e far crescere anche il territorio. Faccio un esempio, la cantieristica. Noi ne abbiamo una di costruzione e una di riparazione. Entrambi questi settori non lavorano soltanto con i marchi principali, c'è tutto un indotto, una filiera di

sub-fornitori. Noi vogliamo, attraverso gli investimenti che realizzeranno inevitabilmente le industrie principali, irrobustire l'indotto della cantieristica. Questa è una filiera che c'è, fatta da industrie locali e da un indotto locale che oggi, paradossalmente, lavora di più al Nord che non al Sud.

È questa una sfida che stimola o terrorizza?

Sono tra quelli che si sono maggiormente battuti per promuoverla e realizzarla. Mi stimola. È il modo con cui i porti possono proiettarsi nel futuro. Il porto che si chiude nel perimetro è un porto morto. ➡

Competenza e professionalità al servizio del trasporto delle merci



Fedespedit - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - è l'organizzazione imprenditoriale che rappresenta e tutela gli interessi di oltre 2.200 imprese di spedizioni internazionali, filiali incluse (circa il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia), che organizzano il trasporto delle merci utilizzando tutte le modalità: stradale, ferroviaria, marittima, aerea.

La Federazione è oggi presente sul territorio nazionale con oltre

30 associazioni territoriali, aderisce a **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta il comparto spedizionieristico nel **CLECAT** a livello europeo e nella **FIATA** a livello mondiale.

Sono affiliate a Fedespedit: **Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), **Antep** (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).



Associazioni affiliate:



FEDESPEDIT aderisce a:



FEDESPEDIT Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali

Via Cornalia, 19 - 20124 Milano - tel 02 67154.1 - fax 02 67072285 - fedespedit@fedespedit.it - www.fedespedit.it

Col decreto 91 arrivano le ZES In attesa dei decreti attuativi

di Paolo Bosso

Il primo agosto la Camera ha approvato in via definitiva il decreto legge 91 recante “disposizioni urgenti sulla crescita economica nel Mezzogiorno”, già pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 21 giugno. È il “DI Sud”, che dota le otto regioni del Meridione di finanziamenti, agevolazioni fiscali, contributi a fondo perduto e mutui agevolati alle imprese. Le principali azioni riguardano: l’istituzione di “Zone Economiche Speciali” (Zes), finanziamenti a chi avvia un’attività imprenditoriale (**start-up**) e incentivi alle **aziende agricole**. In tutto il governo mette a disposizione per il Mezzogiorno, tramite il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020, circa **un miliardo e mezzo di euro**: il grosso è destinato alla misura “Resto al Sud”, 1 miliardo e 250 milioni per le start-up; 205 milioni vanno alle Zes e 50 milioni a fondo perduto per le imprese agricole. A questi si aggiungono 40 milioni all’Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro e 150 milioni per il sostegno amministrativo degli enti locali.

Fatto il contenitore, ora il contenuto

Il DI Sud rappresenta una cornice che, ora che è stata trasformata in legge dal Parlamento, necessita di essere “riempita” di contenuti tramite i decreti attuativi, atti fondamentali per permettere di avviare i finanziamenti e gli sgravi. Vediamo nel dettaglio come funzionano i contributi economici.

I porti guidano le zone economiche speciali (art. 4)

Si prevede la creazione di aree industriali di cui il porto costituisce l’anello logistico e amministrativo. Le imprese che si insediano o che vi partecipano, a patto che restino insediate per almeno cinque anni, godono di una burocrazia semplificata e di incentivi fiscali con crediti d’imposta non superiori, per singolo progetto, a 50 milioni. Le risorse sono suddivise in tre anni: 25 milioni nel 2018, 31,5 milioni nel 2019 e 150,2 milioni nel 2020. Le regioni di Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia possono fare richiesta d’istituzione - ai ministeri di Coesione Territoriale, Economia e Trasporti e presentando un piano strategico - di una zona economica speciale, un’area, recita il DI 91 all’articolo 4, «costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico, e che comprenda almeno un’area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)». La centralità dei porti si vede da come è selezionato il soggetto incaricato di amministrare la Zes. L’amministratore è infatti identificato da un Comitato d’indirizzo composto dal presidente dell’Autorità di sistema portuale (Adsp) interessata, che lo presiede, e un componente ciascuno di Regione, Presidenza del Consiglio dei ministri e ministero dei Trasporti. Inoltre il Comitato si avvale della consulenza del segretario generale dell’Adsp il quale funge in questo caso da “amministratore delegato”, o “tesoriere”, stipulando accordi con banche e istituti finanziari.

L’Agenzia per la coesione territoriale è incaricata di vigilare l’andamento delle imprese che operano in regime di zona economica speciale, riferendo direttamente al premier e al ministero per la Coesione territoriale.

Resto al Sud (art. 1)

È la misura principale: 1 miliardo e 250 milioni estesi fino al 2025, di cui il 2019 e il 2020 rappresentano gli anni con più fondi. Chi vuole avviare un’attività imprenditoriale e ha meno di 35 anni può richiedere, attraverso la piattaforma Invitalia, un finanziamento fino a un massimo di 40 mila euro, che diventano 200 mila per le cooperative. Del finanziamento per singolo soggetto, il 35 per cento è costituito da un contributo a fondo perduto e il 65 per cento in prestiti a tasso zero. Le pubbliche amministrazioni offrono consulenze gratuite.

Imprese agricole (art. 2)

Sempre nella forma di fondi perduti (35%) e prestiti a tasso zero, sono finanziate le attività di imprese agricole residenti nelle otto regioni del Meridione. Nel complesso, le agevolazioni ammontano a 5 milioni nel 2017 e 15 milioni per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020.



L'area ex Italsider di Bagnoli

Un porto che si apre al territorio, capace di essere un attore tra gli altri è quello che dà all'economia il vero supporto di competitività. Facciamo un altro esempio. Uno degli elementi fondamentali del mondo marittimo è stato lo sviluppo del project cargo. Ci vogliamo chiedere perché nel Mezzogiorno non c'è nulla del genere? I porti non hanno interpretato un'evoluzione del settore industriale. Prendiamo l'aeronautica che abbiamo alle spalle, che in altri paesi vive di project cargo, perché non possiamo farlo anche qui, dialogando con quell'industria che è un'industria competitiva, come la Avio, oggi General Electric? Finora non c'è stato un rapporto di collaborazione tra i porti e l'indu-

stria. È quello che la Zes consente di attivare, tramite una moneta di scambio: la defiscalizzazione.

Ancora una domanda su Napoli e Salerno. I risultati conseguiti dall'Adsp dopo un anno di presidenza: quello che si è effettivamente fatto, quello che si poteva ancora fare, quello che purtroppo non si riuscirà a fare.

Intanto dovevamo far ripartire la macchina degli investimenti, era il principale problema. Quest'anno siamo riusciti a far ripartire tre lavori decisivi per il porto di Napoli: i fondali; i collegamenti stradali e uno simbolico, a cui tengo particolarmente, la ristrutturazione dell' Immacolatella, la nostra memoria storica, un edificio del 1734.

Per quanto riguarda i collegamenti stradali?

Se si fa la nuova Darsena, e non si hanno i collegamenti stradali adeguati, si determina un collo di bottiglia inestricabile.

Ma sono partiti?

Abbiamo firmato il contratto, secondo il metodo precedente dell'appalto integrato. C'è prima la fase, che ora parte, di progettazione esecutiva, poi la parte di realizzazione. Ora dobbiamo continuare, per esempio con i collegamenti fognari. Per quanto riguarda Salerno, esistono progetti importanti con ostacoli seri da superare. Il cantiere di Porta Ovest ha incontrato una quantità di ostacoli di prima grandezza: prima il sequestro da parte

MdA

Mario d'Angiolo & C srl
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



Napoli Salerno Livorno La Spezia Genova

porge auguri per un felice NATALE e un prospero ANNO NUOVO

NAPOLI - Via S. Fusco, 16 - Tel. 081 5520541 - Fax 081 5510418 - web: dangiolosrl.it - mail: info@dangiolosrl.it - madasped@dangiolosrl.191.it

della magistratura, poi il commissariamento dell'appaltatore e la sua messa in liquidazione, ora il nostro obiettivo è rianimare il cantiere. Salerno possiede un buon portafoglio di progetti, con grandi difficoltà che non sono state ancora superate. Sui fondali, per esempio, è stato detto a tutti in passato che si era alla vigilia della apertura del cantiere, ma purtroppo non era vero.

Quali erano gli ostacoli?

Non si era neanche cominciato ad affrontarli. Ci siamo presi in carico una situazione molto complicata, dove non c'era un *timing*, ora almeno ce l'abbiamo ma non lo consideriamo soddisfacente. Dobbiamo migliorare il tempo consentito dalle prescrizioni del ministero dell'Ambiente. Oggi, con i vincoli esistenti, arriveremo nel 2020 perché ci sono 25 prescrizioni, una quantità drammatica di analisi da fare le quali, solo loro, costano 5 milioni. Mettendole in fila si arriva a questi tempi. Se poi, dialogando col ministero dell'Ambiente, una parte di queste prescrizioni, in parte irragionevoli, possiamo ragionevolmente cambiarle, accorceremo i tempi. Anche qui è inutile promettere ciò che non si è in grado di mantenere: è stato il problema di Napoli e ha rischiato di essere il problema di Salerno. Salerno recupererà, ma bisogna spiegare a tutti con trasparenza. Salerno se li lava in casa i panni sporchi, ma prima o poi le cose vengono fuori. Il traffico è cresciuto in modo esponenziale grazie soprattutto a due operatori: Grimaldi e Gallozzi.

La questione infrastrutturale, che prima era gestibile in uno scenario con traffici minori, oggi è diventata urgente per la capacità degli operatori di attrarre traffico. Per Salerno c'è un problema derivato da un successo. Mentre i problemi di Napoli sono dovuti a insuccessi, avendo perso traffico perché non ci sono i fondali. Salerno ha una situazione inversa, ha aumentato talmente i traffici che oggi deve lavorare per potenziare le infrastrutture.

Con riflessione, sedersi e cercare soluzioni.

Abbiamo fatto piccole cose importanti. Per esempio, a Napoli il tabellone, al Beverello, degli arrivi e partenze degli aliscafi, con i gate di ingresso. Piccole cose per migliorare, perché la qualità del servizio ai clienti non si fa solo con le grandi opere ma anche con le piccole realizzazioni. Per dire una banalità, gli annunci di arrivi e partenze: la gente se ne accorge.

interventi visibili che diano senso del miglioramento continuo.

Tre settori: autostrade del mare, riparazioni e cantieristica, contenitori. Qual è la situazione?

Le autostrade del mare sono una grande opportunità, il mercato che sta più crescendo in Italia. Salerno quest'anno registra un incremento del 34 per cento, numeri che parlano da soli. Napoli ha una grande opportunità. Entrambi parlano a due mercati diversi. A Salerno si sono fatti molti passi avanti, si potranno fare nel tempo anche a Napoli. Il nostro obiettivo è incrementare queste rotte anche da Napoli, e consolidare quelle di Salerno dove c'è bisogno che l'operatore faccia l'investimento sulla struttura multipiano.

L'operatore si deve accollare il costo della struttura?

Lo sa, ne abbiamo parlato sia con Manuel Grimaldi che con il figlio Guido. È ovvio che se fanno un investimento

la concessione sarà di maggiore durata. E' evidente. Non investiamo in strutture che servono agli

operatori. Investono a Barcellona, in altri porti, perché non da noi? Tra l'altro, con i vantaggi della Zes se Grimaldi farà una struttura multipiano avrà un credito d'imposta fino a 50 milioni.

Passiamo alla cantieristica.

Ne abbiamo una di costruzione, la Fincantieri a Castellammare, e una

Automare, cantieristica e contenitori

Questa estate è stata più tranquilla del solito?

Più tranquilla, con una crescita del traffico e una situazione più gestibile. Ma al Beverello c'è bisogno di un cambio di passo: una nuova stazione marittima. L'ideale arriverà tra due, tre anni, intanto questi anni dobbiamo segnalarli con piccoli



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

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



Exclusive partner of **hellmann**
WORLDWIDE LOGISTICS



di riparazione a Napoli, con tre operatori principali e tanti di contorno. Spero che una vicenda ultra-decennale di conflitti finisca. Questa è la sfida che gli ho lanciato: invece di litigare sulle strutture esistenti perché non investite nell'irrobustimento della capacità, così da diventare più competitivi? Sono in corso istruttorie che porteranno delle decisioni per realizzare a Napoli due importanti bacini galleggianti. Mi auguro che entro l'anno questa istruttoria finisca.

E sui contenitori, che sono quelli che stanno emergendo da una fase critica?

Intanto cogliamo un'opportunità che riguarda tutti i porti principali dell'Italia e del Mediterraneo. Dopo

una lunga crisi il mercato dei contenitori sta registrando un tasso di crescita, da noi anche significativo, attorno al 12 per cento nei primi nove mesi, sia a Napoli sia a Salerno. Questo significa una cosa, che dobbiamo tutti comprendere: l'industria alle nostre spalle sta migliorando. La Campania sta registrando un andamento delle esportazioni superiore a quello delle altre regioni italiane. Stiamo tirando un motore fatto dalla competitività delle nostre imprese e dobbiamo dargli sempre più sostegno. Più le nostre imprese sono competitive, più ci daranno merci da esportare e materia prima da importare. È un rapporto molto importante che ribadisco in molte riunioni, con

l'Unione Industriali, con gli imprenditori. Vogliamo darci un obiettivo? Nei prossimi due anni superare un milione di contenitori tra Napoli e Salerno.

Guardando al futuro. Con la Darsena di Levante operativa si libera il Bausan.

Absolutamente. Metteremo in gara quell'area ma, attenzione, sulla base di quello che noi riterremo il miglior uso del molo Bausan. Questo è il tema sul quale dobbiamo interpretare il cambiamento di passo sul passato. Prima erano gli operatori a decidere cosa fare delle banchine con l'autorità del porto che giocava di rimessa. Noi ribaltiamo questo principio: è l'Autorità a stabilire la destinazione del Bausan e gli operatori concorreranno. Se sul Bausan si devono fare contenitori o autostrade del mare lo decidiamo noi. Questo è il cambio di passo rispetto al passato. Se si corrono i 100 o i 1,500 metri lo decidiamo noi, gli atleti competeranno di conseguenza. ●

**TRADIZIONE
INNOVAZIONE**

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Libra Point

By Migliaccio Logistic Group Srl

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

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

**TARIFFE
BLOCCATE**

PESATURA CERTIFICATA VGM

SOLAS 74 - Decr. 447/16

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

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' numero: NA0084 del 27/06/2016 

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



Napoli, la scommessa

di Paolo Bosso

Con l'avvio dei dragaggi al porto di Napoli - inaugurati dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, il 18 ottobre - riprende la costruzione di un'opera che lo scalo attende da decenni: la Darsena di Levante. Un terminal container nuovo di zecca, grande quasi il doppio di quello attuale, con pescaggio di 15 metri e approdi paralleli alla banchina. Un polo moderno con grandi gru per grandi navi e, soprattutto, collegamenti ferroviari efficienti. Ancora non c'è nulla di tutto questo ma, diversamente dal passato, poche settimane fa, con il dragaggio, è stata avviata la fase finale di questo eterno cantiere: le sabbie del dragaggio andranno a riempire la cassa di colmata su cui realizzare la superficie calpestabile del terminal.

Dopo decenni d'attesa, il terminal di Levante di Napoli non è mai stato così vicino al completamento. Le prossime fasi del cantiere sono tre: deposito in cassa di colmata dei materiali dragati, costipazione delle sabbie per consolidare il suolo, infine realizzazione del terminal vero e proprio con l'installazione di gru, officine, gate, cancellate, etc. L'opera consegnerà un polo container da 660 metri lineari di banchina effettivi, senza calate. Otto gru movimenteranno in circa 25 ettari tra gli 800 mila e il milione di teu l'anno, circa il doppio dello spazio e dei volumi attuali movimentati da Conateco, Soteco e Flavio Gioia (mezzo milione di teu in 15 ettari). Un traffico esplosivo, sempre che siano soddisfatte due condizioni materiali di base - oltre alla saturazione domanda-offerta: le strade e le ferrovie. Al momento in-

frastrutture a terra in grado di assorbire un tale volume di traffico non ci sono. Così com'è, pur trattandosi di un terminal container moderno molto grande, la Darsena di Levante è destinata a soffrire dei tipici problemi di collegamento interno, quel Tallone d'Achille nazionale, l'enorme difficoltà intermodale di far circolare il container dalla nave al treno al camion. Allo stato attuale, la merce in entrata e uscita dovrebbe viaggiare in un delirio di interscambi: per passare dal terminal allo stazionamento portuale, da qui a Gianturco, infine da Gianturco alla rete nazionale. Un suicidio economico per qualunque gestore. Si tratta di servire sì un bacino di 14 milioni di persone ma in un raggio di soli 250 chilometri e con un collo di bottiglia macroscopico alla fonte, rendendo il pratico spostamento in treno infinitamente

RIPARTONO I LAVORI ALLA DARSENA DI LEVANTE DEL PORTO DI NAPOLI. DOPO L'AVVIO DEI DRAGAGGI, IL NUOVO TERMINAL CONTAINER DA 25 ETTARI IN CANTIERE DA DECENNI POTREBBE PRESTO VEDERE LA LUCE. MA COSÌ COM'È NON HA COLLEGAMENTI FERROVIARI EFFICIENTI. E IL PORTO PROGETTA SOLUZIONI AL RIALZO

a del ferro

meno competitivo del camion. Alle condizioni infrastrutturali attuali, l'intermodalità della Darsena di Levante si tradurrebbe in un «bagno di sangue» economico, come ha sintetizzato il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Per questo l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale sta studiando, insieme a Rete Ferroviaria Italiana e agli urbanisti della Federico II, una soluzione alternativa "al rialzo", verso un'intermodalità razionalizzata piuttosto che un'anarchia di interramenti, passaggi a livello e binari merci in centro città. In poche parole, collegare i treni che servono il terminal container direttamente alla rete nazionale senza passare per Napoli Traccia.

Il Piano operativo triennale 2017-2020 dell'Autorità di sistema portuale presentato ad aprile scorso

prevede, una volta realizzato il terminal, la realizzazione di un nuovo scalo ferroviario con tre binari da 450 metri e un nuovo svincolo a rotatoria all'altezza del varco Bausan. La criticità qui riguarda la ferrovia che, per raggiungere Napoli Traccia (Gianturco), oltre a dover utilizzare un passaggio a livello all'altezza di via Galileo Ferraris - cosa che genererà una considerevole congestione - deve compensare diversi dislivelli. L'idea di interrare gli incroci stradali non piace al Comune. Le soluzioni ingegneristiche ci sono per risolvere questi problemi di congestione ma, fondamentalmente, rendono assolutamente non conveniente il suo utilizzo commerciale. Già quest'anno una gara per l'affidamento dei servizi verso gli interporti di Nola e Marcianise è andata deserta mentre nel frattempo l'Adsp continua a

sperimentare shuttle periodici. Da qui l'idea di un progetto ancora più ambizioso, contenuto nel Pot 2017-2020, che consiste nell'ampliare ulteriormente la Darsena di Levante con una stazione ferroviaria nuova di zecca a ridosso. «Con Rfi stiamo studiando tre ipotesi per interferire con le aree interne», spiega il presidente dell'Adsp tirrenica, Pietro Spirito. Entro l'anno Rfi presenterà una proposta alla Regione Campania, probabilmente sulla tratta "Monte del Vesuvio". La stazione in questione è quella storica di San Giovanni a Teduccio, equipaggiabile con binari da 750 metri (sarebbe il primo collegamento intermodale in Italia di questo tipo). Ma per riattivare la stazione di San Giovanni si deve aggiungere un altro pezzo di banchina. Da qui l'idea di giocare "al rialzo": aggiungere un altro tombamento



Le palanche della cassa di colmata

alla Darsena di Levante, triplicandone l'estensione (75 ettari) e raddoppiandone i metri lineari (1,200). I treni non dovranno più passare per Napoli Traccia ma si allacceranno direttamente alla rete nazionale poco distante. È la soluzione più razionale, considerando che il trasporto ferroviario merci diventa conveniente oltre i 250 chilometri. Nola e Marcianise sono molto più vicini ma un raggio di questa lunghezza che parte da Napoli arriva a coinvolgere un bacino di 15 milioni di persone: se non è intermodalità pura, la Darsena di

Levante potrebbe diventare uno dei più grossi hub container del Mezzogiorno. Anche la gara per la gestione sarebbe praticabile visto che, senza dover passare per Napoli Traccia, si avrebbero a disposizione tutte le fasi della movimentazione portuale per un totale di 30 coppie di treni a settimana. C'è solo un intoppo: l'area da tombare per espandere la Darsena e raggiungere la stazione di San Giovanni a Teduccio è uno specchio d'acqua in concessione a Porto Fiorito, polo nautico il cui cantiere è iniziato nel 2011 ma è naufragato tra

la "tassa Monti" sul possesso (che ha portato nel 2012 e 2013 alla fuga di una grossa fetta di yacht dall'Italia) e il business burocratico dei Siti di Interesse Nazionale. È in corso un contenzioso tra il concessionario e l'Adsp, con la prima che chiede i danni per la mancata realizzazione del porto turistico. «Andiamo verso la revoca della concessione ma prima c'è da risolvere questa vertenza», spiega Spirito. «Le richieste di risarcimento di Porto Fiorito -precisa- sono esorbitanti, stiamo cercando di ottenere una composizione bonaria». L'Adsp dà per scontato che l'esito sarà un risarcimento, perché effettivamente le responsabilità ricadono sullo Stato, sull'assenza di un piano di bonifica, sulle folli richieste ambientali (vedi "coefficiente K") del ministero dell'Ambiente. Solo allora, quando l'area di Porto Fiorito (pari a quasi un decimo del demanio) tornerà in mano all'Adsp, si potrà ulteriormente ampliare la Darsena di Levante, aggiungendo il tassello che le mancherà: l'intermodalità. ●

GLS
corriere espresso
NUOVA SEDE
Nota Interporto
napoli.commerciale@glS-italy.com
www.gls-italy.com

TAVASSI
f @glS_napoli
Instagram glS_napoli
Twitter @Gls_Napoli
TEMI
Trasporti Distribuzione e Logistica



PUÒ SPOSTARE VOLUMI PARI A TRE PISCINE OLIMPIONICHE PER 15 CHILOMETRI SENZA MAI FERMARSI. AIUTERÀ IL GIGANTE CINESE AD ESPANDERE L'EGEMONIA MARITTIMA NEL MAR DELLA CINA, ALLARMANDO STATI UNITI, VIETNAM, FILIPPINE E MALESIA

LA DRAGA CHE COSTRUISCE ISOLE

Pechino rivendica la sovranità delle isole Parcels e Spratly, nel Mar Cinese Meridionale, e delle Senkaku, nel Mar Cinese Orientale. Giappone e Vietnam, con l'alleata Stati Uniti, contestano la pretesa e da anni è in corso una guerra silenziosa, a colpi di proteste diplomatiche, contro il gigante asiatico che incessantemente occupa quest'area, fino a costruire isole artificiali dove allocare basi militari visibili anche dallo spazio. È la rivendicazione di un'area, lo spostamento di un confine definito dal dipartimento di Stato Usa "Nine Dash Line", che la Cina sta lentamente costruendo, nel bel mezzo dell'oceano, non molto lontano dalle coste di Vietnam, Malesia e Filippine. Nel perseguimento di questo obiettivo, da oggi la Repubblica Popolare Cinese ha una nuova arma, una draga capace di scavare

l'equivalente di tre piscine olimpioniche (6 mila metri cubi) a 35 metri di profondità. Si chiama *Tian Kun Hao*, come un pesce di una leggenda cinese capace di trasformarsi in un uccello, ed è stata varata pochi giorni fa. È lunga 140 metri, larga 28 ed è stata definita dai media locali la più potente "creatrice di isole" dell'Asia. Può infatti frantumare le rocce sottomarine, risucchiare sabbia e pompare sedimenti lungo un condotto fino a una distanza di 15 chilometri, consentendo il dragaggio e la ricarica in punti differenti senza trasportare i materiali altrove, quindi senza fermarsi. In questo modo il recupero di terra sottomarina da utilizzare in superficie avviene ad una velocità nettamente maggiore rispetto ai mezzi tradizionali. È stata disegnata e costruita dalla CCC Tianjin Dredging ed entrerà in servi-

zio l'estate prossima. Ufficialmente il suo utilizzo sarà civile, per esempio ripasciando le coste sommerse, ma avrà anche un uso ben più sensibile, arrivando a creare isole nuove, artificiali. «La creazione di una tale tecnologia di dragaggio potrebbe essere parte della ricerca della Cina di diventare un potentato marittimo» secondo Collin Koh, esperto di sicurezza marittima al Nanyang Technological University di Singapore. Si stima che dal 2006 la Cina abbia realizzato 200 navi-draga. Prima di *Tian Kun Hao*, l'unità più grande costruita è stata *Tian Jing Hao*, disegnata dalla Shanghai Jiaotong University insieme a una compagnia tedesca, e non era da meno: 4,500 metri cubi/ora di capacità di escavo. È stata vista in attività per 193 giorni nelle Spratly Islands tra settembre 2013 e giugno 2014. P. Bo.



CON L'ARRIVO DI CASCETTA, L'AGENZIA DI PROMOZIONE GOVERNATIVA DEL TRASPORTO DI CABOTAGGIO ENTRA IN UNA NUOVA FASE, PIÙ DIVERSIFICATA. INTERLOQUIRÀ ANCHE SUGLI APPALTI, OLTRE CHE CON LE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE. INTERVISTA AL NUOVO AMMINISTRATORE UNICO

LE AUTOSTRADE DEL MEDITERRANEO

di **Bianca d'Antonio**

Un'intervista capillare, esaustiva che attraversa il passato, il presente ed il futuro di RAM (Rete Autostrade del Mediterraneo) disegnandone evoluzione, mutamenti e nuove importanti funzioni per fare delle autostrade del mare un'alternativa sempre più efficace ed ampia al trasporto su strada coinvolgendo non solo il territorio italiano ma anche quello europeo. La potremmo definire un'intervista "perfetta" ed anche, analizzandola attentamente, una vera sfida per la tutela dell'ambiente che punta a coinvolgere tutti gli anelli del trasporto e della logistica. A rilasciarla Ennio Cascetta. Amministratore unico di RAM, napoletano, professore da oltre trent'anni di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso la Federico II, docente presso il Massachusetts Institute of Technology di Cambridge a Boston, già assessore (dal 2000 al 2010) ai Trasporti della Regione Campania

contribuendo alla realizzazione di progetti di eccellenza quali la realizzazione della metropolitana regionale, delle infrastrutture di trasporto, la creazione di Logica, del Metrò del Mare e dello sviluppo delle piattaforme logistiche. Un appassionato studioso da sempre dei trasporti in tutte le varie declinazioni.

Professore, le Autostrade del Mare costituiscono una valida alternativa al trasporto stradale e un'eccezionale opportunità per lo sviluppo sostenibile dei "Paesi bagnati dal Mediterraneo". Se le piace questa definizione ci può dire cosa le AdM rappresentano sotto il profilo sia del risparmio energetico sia ambientale?

La definizione coglie nel segno: il programma per le Autostrade del Mare nasce per valorizzare il trasporto via nave come alternativa valida al trasporto su gomma. Valida perché? Perché sostenibile -dal punto di vista ambientale ed economico- e vantaggiosa in termini

di tempi. In più, il programma ha l'importante obiettivo di rafforzare la coesione fra gli Stati del Mediterraneo, guidandoli a operare in ottica di sistema.

Lavorare per l'implementazione delle Autostrade del Mare significa dunque valorizzare le rotte nazionali e internazionali a corto raggio, i servizi marittimi e portuali, le infrastrutture e infostrutture portuali e retroportuali e potenziarli in maniera intelligente per un risparmio sui costi, meno emissioni nocive, meno traffico sulle strade, un sistema portuale e logistico sempre più interconnesso ed efficiente.

Questa è un'opportunità dal punto di vista dell'efficiamento energetico e ambientale, punto chiave del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture". Per raggiungere tale obiettivo, fra le azioni nel Piano, l'ipotesi di un DL che introduca l'obbligo di redazione

dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle Autorità di Sistema Portuale, l'istituzione di un fondo nazionale Green Ports per il cofinanziamento di iniziative coerenti con tali piani -fino ad arrivare all'hub portuale autosufficiente dal punto di vista energetico- l'introduzione di misure incentivanti per il rinnovo delle flotte con natanti *green* ed *energy efficient*.

Lei è da poco amministratore unico Ram e porta in dote una vasta esperienza sia in campo accademico (università) sia tecnico/pratico (Mit).

Giungo in RAM con un *background* di esperienze diverse che mi hanno permesso di approfondire i diversi aspetti di una tematica complessa. Da un lato, grazie all'attività universitaria ho potuto studiare il settore dei trasporti -in tutti gli aspetti- in modo approfondito. In più, il contatto con il mondo accademico internazionale è un'ottima occasione di confronto con diverse realtà e di aggiornamento rispetto alle ricerche più avanzate.

Dall'altro, il lavoro svolto al ministero -a fianco del ministro Delrio- mi ha consentito di contribuire ad una nuova visione della pianificazione dei trasporti su scala nazionale, di contribuire a scrivere le nuove regole per la portualità italiana, la progettazione e la valutazione delle infrastrutture, per il rilancio della logistica. Un'attività che mi ha permesso di dare un'applicazione concreta alla conoscenza maturata grazie a studi e ricerche. Un bagaglio di

esperienze che ho messo a disposizione di RAM e delle opportunità di sviluppo su cui stiamo lavorando.

Quali novità organizzative e operative porterà nella conduzione di Ram?

Inizio con una premessa: il mio insediamento alla guida di RAM è avvenuto in un momento in cui si è particolarmente avvertito il cambiamento profondo in corso nel settore. Con la nomina di tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale si è potuto dare il via ai lavori della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema che, sotto la Presidenza del ministro, impegna i responsabili dei diversi sistemi a lavorare come unico sistema portuale nazionale, in ottica di cooperazione, per valorizzare la Risorsa Mare.

Realizzando un punto chiave della riforma, l'insediamento della Conferenza ha segnato un passaggio significativo per il sistema, che coinvolge tutte le realtà che operano nel settore. Questa, insieme al mio insediamento, è l'origine del cambiamento -dell'ampliamento- del ruolo di RAM.

Fino a oggi questa agile struttura pubblica che opera *in house* del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato prova delle proprie competenze occupandosi della gestione degli incentivi per l'intermodalità e di assistenza alle Direzioni Generali del Ministero e alla Struttura Tecnica di Missione, nell'ambito delle attività di pianifi-

cazione e attuazione dei trasporti e della logistica, e lavorando per lo sviluppo di partenariati e di progetti a valere sulla programmazione europea.

A queste consolidate funzioni istituzionali si aggiungeranno nuovi compiti, varati dal ministero sotto l'indicazione del ministro Graziano Delrio: da un lato, alla luce delle politiche ministeriali di rilancio del comparto della logistica, RAM andrà a supportare il processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti (DL 50/2016), insieme alle strutture istituzionali del MIT preposte a questo obiettivo.

Dall'altro, RAM sarà chiamata a collaborare con la nuova Governance portuale nell'ambito della Conferenza Nazionale di Coordinamento. In particolare, RAM avrà il compito di fornirle gli strumenti di valutazione oggettivi e condivisi e una visione di sistema degli scenari della portualità italiana. Per far questo verrà strutturato un osservatorio con due scopi: organizzare ed elaborare una raccolta dati completa e aggiornata -che storicamente manca alla logistica italiana- e, su questa base, definire le possibili traiettorie evolutive del sistema logistico-portuale. Del resto la parola stessa "logistica" viene dal greco "far di conto" e quindi la cultura del monitoraggio, della raccolta dati e della valutazione quantitativa è insita nella natura di questo settore.

Ci può fare il punto sull'andamento e applicabilità del Marebonus,

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
 website: www.decrecenzosrl.com - e-mail: operativo@decrecenzosrl.com

doganalisti - consulenze - imbarchi - sbarchi - depositi - trasporti



Cascetta con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio

strumento per favorire lo sviluppo delle autostrade del mare?

Il 20 dicembre 2016 la Commissione Europea ha dato il via libera all'incentivo per la "cura dell'acqua", il Marebonus; ora siamo in attesa della pubblicazione del decreto attuativo in Gazzetta Ufficiale. Con una dotazione di 128 milioni di euro per il biennio 2017/2018, questo prezioso strumento servirà a premiare l'utilizzo della via marittima rispetto a quella di terra per il trasporto delle merci. Secondo stime previsionali, il Marebonus interesserà linee marittime con un bacino di traffico, tra clienti attuali e potenziali, di 2 milioni di veicoli merci per anno, e consentirà un notevole risparmio di costi sociali. Complessivamente, i traffici sostenuti dal Marebonus corrispondono ad oltre il 10% dei veicoli merci-km equivalenti su strada che nel 2016 hanno circolato su autostrada nel nostro Paese.

Potranno beneficiare dell'incentivo

imprese armatrici che presentino progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax o per il miglioramento di quelli esistenti, a mezzo di navi iscritte nei registri e battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, per il trasporto multimodale delle merci. La quota dell'incentivo sarà variabile, con un massimo di 0,10 euro per unità imbarcata moltiplicati per ogni chilometro sottratto alla percorrenza stradale. Le imprese armatrici saranno poi tenute a destinare annualmente alle imprese clienti una quota del contributo: almeno il 70% alle imprese che abbiano effettuato almeno 150 imbarchi, l'80% per chi superi i 4000 imbarchi, il 100% sulle rotte convenzionate già coperte da finanziamento pubblico.

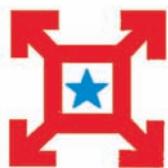
Si è sempre sostenuto che i porti rappresentino i «bottlenecks» per lo sviluppo delle AdM. Napoli e

Salerno, per esempio, scali che lei ben conosce, assolvono al compito o anche questi vanno classificati tra quelli inadeguati?

Non voglio dare voti, ma preferisco individuare le priorità per un miglioramento. Sicuramente i porti campani e, più in generale, i porti dell'Italia centro-meridionale, devono mettere in atto trasformazioni infrastrutturali finalizzate a eliminare vincoli d'accesso anacronistici, per rendere più efficiente l'operatività. Questo significa -in piena coerenza con quanto indicato dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con la definizione dei fabbisogni infrastrutturali inserita nell'allegato al DEF 2017- che interventi per la creazione di connessioni di ultimo miglio senza bottlenecks o discontinuità, come anche per la realizzazione di fondali adeguati, banchine e piazzali dal layout efficiente sono fondamentali perché i porti di Napoli e Salerno possano consolidare e ampliare la loro catchment area, sfruttando anche gli ingenti investimenti sulla rete ferroviaria voluti dal Ministro Delrio, nell'ambito della "cura del ferro".

In tal senso risultano strategici il completamento dei dragaggi programmati a Napoli e a Salerno, la Darsena di Levante, gli interventi riguardanti terminali e connessioni ferroviarie a Napoli e l'accessibilità stradale a Salerno (Salerno Porta Ovest).

Gli incentivi rappresentano la strada più breve e facile per raggiun-



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

gere l'obiettivo della crescita. In relazione alle autostrade del mare cosa si può fare ancora? Forse un cambio di mentalità dell'utenza trasportistica?

Strumenti di grande valore, gli incentivi sono solo una porzione del lavoro in corso -a livello nazionale ed europeo- per la continua incentivazione delle Autostrade del Mare. Lavorano infatti per questo obiettivo tutti gli interventi per la sostenibilità del trasporto marittimo di corto raggio, il miglioramento delle infrastrutture di accessibilità marittima e terrestre, la semplificazione e la digitalizzazione di procedure e sistemi. È infatti importante sottolineare come la concezione di Autostrade del Mare si sia progressivamente allargata, fino a includere non solo le rotte marittime, ma anche la logistica e i servizi a esse collegate.

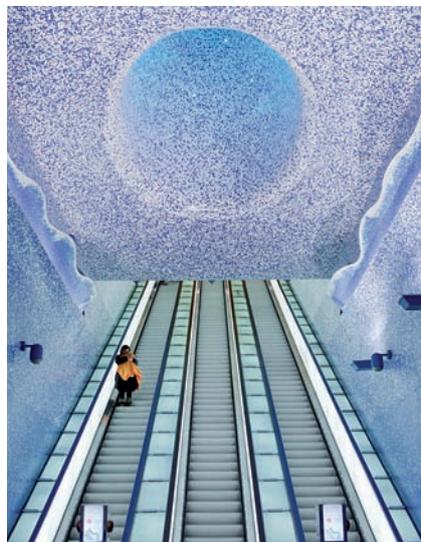
La riforma ha innescato un cambiamento nel settore, che già inizia a dare i primi risultati: il *pre-clearing* (o sdoganamento in mare) è stato attivato in 16 porti; sono stati implementati 19 *fast corridors* (possibilità di sdoganamento a destino utilizzando da alcuni porti corridoi di trasporto ferroviari e stradali controllati); per tempi e costi nei processi di import-export il nostro Paese nel 2016 ha raggiunto la prima posizione nel mondo, con un balzo significativo dal 38esimo posto occupato nel 2014. Sono sicuro che lo spirito di questa trasformazione possa contribuire in modo significativo allo sviluppo della Risorsa Mare.

Vorrei anche sottolineare che RAM si sta facendo promotrice, in ambito nazionale ed europeo, di iniziative di incentivazione *smart*, basate cioè su modalità di erogazione più sofisticate finalizzate a migliorare ulteriormente gli effetti di sviluppo della logistica sostenibile degli incentivi stessi.

Lei che ha il polso delle Autostrade del Mare ci può dare i dati più recenti di questa attività? Ne prevede un ulteriore sviluppo ed in che

termini?

I dati più recenti disegnano una situazione estremamente positiva: con 93,65 milioni di tonnellate di merci l'Italia nel 2016 si è affermata come prima in Europa per il traffico Ro-Ro. Registrando una crescita del 5,5% annuo nell'ultimo biennio, i traffici di rotabili nei nostri porti hanno già raggiunto un risultato di sviluppo che il Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica poneva come obiettivo per il 2020. Un dato assolutamente positivo, che coinvolge tutta la Penisola, dato che la crescita interessa agli stessi livelli tutte le macro aree por-



La fermata "Toledo" della metropolitana di Napoli

tuali: Nord Tirreno, Nord Adriatico, Centro Tirreno, Centro-Sud Adriatico, Sud e Isole.

Questi risultati riceveranno nuova linfa dalla riforma in corso, che sta impegnando il settore in una progettualità di sistema per lo sviluppo onnicomprensivo di traffico marittimo e servizi e infrastrutture nodali e lineari a esso correlate. In tal senso è emblematico il dato del primo semestre 2017 che fa segnare un +9,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Se si considera che nello stesso periodo i traffici container sono cresciuti del 5.4%, le percorrenze autostradali dei veicoli merci del 3.6% (in veic-km), ed il PIL dell'1.5% (proiezione su base annua), si comprende come la domanda di traffico delle AdM è più

che doppia rispetto a quella della nostra economia, e che si sta andando nella direzione di un riequilibrio modale gomma-mare da sempre atteso.

Al lavoro in corso a livello nazionale si aggiungono le opportunità a livello europeo. Già sostenute e cofinanziate con circa 450 milioni di euro per 52 progetti dal programma europeo "Ten-T 2007-2013" e da altri programmi, le Autostrade del Mare hanno incrementato la loro strategicità anche nel nuovo periodo di programmazione 2014-2020. Esempio fra tutti è il programma CEF, strumento finanziario posto in essere dalla Commissione Europea che sostiene "progetti di interesse comune" per le Autostrade del Mare nella rete transeuropea dei trasporti.

In sintesi, le opportunità di sviluppo ci sono e sono numerose: al settore serve un partner strategico e tecnico che aiuti a coglierle; un ruolo che RAM si candida a ricoprire.

Quali possibilità ci sono, a suo avviso, che la Comunità europea possa adottare, sulla scorta dell'esperienza italiana, l'ecobonus o marebonus quale incentivo per lo sviluppo delle autostrade del mare in Europa?

Questa domanda coglie un punto caro a RAM, che ha presentato alla Commissione Europea la proposta di un sistema di incentivi coordinati a livello comunitario per l'implementazione delle Autostrade del Mare nei mercati di Mediterraneo e Atlantico, un "Eurobonus". La proposta, portata avanti nell'ambito del progetto Med-Atlantic Ecobonus, vede RAM farsi partner dei Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo per lavorare all'esportazione a livello europeo e comunitario della *best practice* italiana degli incentivi per l'intermodalità. Perché un Eurobonus? Perché il Mediterraneo è a tutti gli effetti un mare europeo, ed è giusto che l'Europa contribuisca all'implementazione delle Autostrade del Mare che lo solcano. ●

ALIS IN ROTTA PER L'EUROPA

A UN ANNO DALLA NASCITA, L'ASSOCIAZIONE LOGISTICA DELL'INTERMODALITÀ SOSTENIBILE SPINGE ALL'INTERNAZIONALIZZAZIONE I SUOI MEMBRI

di Redazione

ALIS, acronimo di Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, nasce a Roma il 17 ottobre 2016 con l'obiettivo di promuovere il trasporto intermodale in Italia, facendone conoscere i vantaggi alle aziende italiane che operano nel settore dell'autotrasporto. Alla presidenza dell'associazione viene nominato Guido Grimaldi. Ed è proprio con il suo presidente che, a poco più di un anno di attività, tracciamo un primo bilancio e gettiamo uno sguardo sul futuro.

ALIS aggrega realtà diversificate. L'idea di "fare sistema" si percepisce ma tutti si chiedono quali siano gli obiettivi finali dell'Associazione da lei presieduta. Cosa può dirci in merito?

Il primo nostro obiettivo è certamente il rilancio verso l'estero delle aziende italiane, che devono avere sempre maggiori possibilità di operare su scala internazionale. Tra i paesi europei l'Italia è quello con il più alto numero di piccole e medie imprese che costituiscono la spina

dorsale dell'economia nazionale: imprese che esportano all'estero, contribuiscono in modo esponenziale al volume complessivo delle nostre vendite al di fuori del territorio nazionale, generano valore aggiunto, ricchezza ed occupazione. Ed è proprio a queste aziende che Alis vuole offrire un sostegno concreto nel loro processo di internazionalizzazione favorendo il loro avvicinamento ai mercati esteri in forma più veloce tramite lo sviluppo di sistemi e reti di trasporto sempre più intermodali, sostenibili ed efficienti. Siamo convinti dell'importanza di ridurre le distanze e le barriere geografiche ed i gravi ritardi economici che da queste derivano e a tal fine desideriamo essere portavoce di nuove soluzioni di trasporto che coniugando intermodalità, risparmio energetico ed economie di scala, sostengano le nostre imprese nell'affacciarsi con sicurezza e competitività presso i mercati esteri. Lo sviluppo del Mezzogiorno è anch'esso obiettivo centrale di ALIS. Oggi più che mai avverto la necessità di ribadire con forza che le cri-

titicità che colpiscono maggiormente il Sud, impediscono lo sviluppo dell'intero Paese. Se non si abatteranno i costi della logistica e del trasporto, il divario sociale ed economico tra Nord e Sud aumenterà sempre di più e tanto più alto sarà il prezzo del trasporto e della logistica, tanto minori saranno le quantità di beni richieste dai mercati. E ALIS nasce per contribuire proprio a questo: offrire soluzioni rispetto a quella serie di circostanze che impediscono un concreto sviluppo del Mezzogiorno. Proprio su questo punto desidero far presente che Alis sostiene concretamente lo sviluppo del Sud Italia promuovendo lo sviluppo di collegamenti di cabotaggio continentale che, riducendo il costo della logistica, assottigliano la distanza geografica ed economica tra Nord e Sud Italia. Dallo sviluppo del Mezzogiorno scaturisce anche un altro tema molto caro alla nostra associazione: la continuità territoriale con le 2 isole maggiori, Sicilia e Sardegna, obiettivo per il quale vogliamo lavorare e che puntiamo a rendere centrale nelle politiche

di trasporti del nostro Paese perché crediamo che garantire un'efficiente continuità territoriale sia prima di tutto un dovere nei confronti dei cittadini siciliani e sardi.

Infine Alis, sigla che sta per "Associazione logistica dell'Intermodalità sostenibile", ben esemplifica lo scopo per cui Alis è nata: conseguire in Italia ed in Europa un sistema di trasporti composto dall'utilizzo combinato di più forme di mobilità, affinché proprio dalla loro integrazione scaturiscano efficienze operative, risparmi economici, riduzione delle emissioni inquinanti e quindi più tutela ambientale.

Colpisce molto la rapidità con la quale ALIS si sta affacciando sul panorama nazionale ed il seguito che sta avendo. Ci racconta brevemente i numeri di questo primo anno di lavoro?

Nel giro di poco più di un anno, conta oltre 1.300 aziende, 140.500 unità di forza lavoro, 93.202 mezzi, 2.700 collegamenti marittimi, 120 Autostrade del Mare e 200 sedi Alis



Service in tutta Italia. In un così ristretto lasso di tempo Alis è riuscita a stimolare l'interesse di grandi società di trasporto e logistica, compagnie armatoriali e ferroviarie di primaria importanza, terminalisti, spedizionieri ed imprese di trasporto. Operatori che, aderendo alla nostra associazione, hanno aggregato numeri importanti e sempre in crescita, e hanno deciso di essere parte attiva di un progetto unitario

molto chiaro. Sono convinto che la sfida dell'intermodalità passi attraverso una seria, competente e lungimirante opera di divulgazione della validità e opportunità del suo utilizzo, in grado di ripercuotersi nei vari campi del vivere sociale. Siamo orgogliosi di quel che abbiamo fatto. Ma è solo l'inizio.

Il 14 Novembre si è tenuta la prima Assemblea Generale di ALIS. Quali sono i risultati?

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 e Ningbo

- 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@combine.it
Contatti - Sales and Director: Gianni Velonà - gianni.velona@combine.it - Tel. 081 19810051
Export dept: Angela Amitrano - angela.amitrano@combine.it - Tel. 081 19810052
Import dept: Vincenzo La Montagna - vincenzo.lamontagna@combine.it - Tel. 081 19810053
Customer desk: Diego Sommella - diego.sommella@combine.it - Tel. 081 19810055

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

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.



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

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

Il primo risultato è stato innanzi tutto l'essere riusciti a riportare all'attenzione dell'opinione pubblica ed all'ordine del giorno dell'agenda politica nazionale il problema dello sviluppo dei trasporti e della logistica in Italia; per farlo abbiamo aggregato intorno a degli obiettivi e ad un progetto condiviso importanti esponenti del panorama logistico italiano ed europeo permettendo loro di avere una piattaforma associativa comune dalla quale lanciare proposte concrete. Le oltre 3000



persone presenti all'Auditorium Parco della Musica di Roma il 14 novembre scorso, ci hanno dimostrato che esiste molta sensibilità ed attenzione ai problemi che affrontiamo e questo avviene ad appena un anno dalla creazione della nostra associazione. Il messaggio principale che è uscito fuori dall'Assemblea Generale è che l'organicità, la compattezza, la solidità e la concretezza del sistema logistico è e dovrà continuare ad essere la pietra angolare di un sistema uniformato ai valori di legalità e unione di un settore che contribuisce in modo significativo all'economia europea aumentando le possibilità di occupazione per i giovani. Sia durante la mia relazione sia durante il dibattito con gli altri importanti relatori intervenuti abbiamo affrontato tematiche importanti che dovranno certamente avere maggiore centralità nell'agenda del Governo nazionale e delle istituzioni europee.

Parliamo di intermodalità nel trasporto e di sostenibilità. Chiedete maggiore responsabilità ai vostri associati ma come riuscite a conciliare il business con la tutela dell'ambiente?

ALIS ha posto tra i suoi macro-obiettivi la diffusione delle tematiche della ecostenibilità ambientale perché è ormai chiaro che i mezzi di trasporto hanno un enorme impatto ambientale. Noi incentiviamo l'utilizzo dell'intermodalità stradale e ferro-mare per "ripulire" il

nostro ambiente e renderlo più salubre e per assottigliare al massimo le distanze economiche e geografiche. Oggi il trasporto intermodale è la modalità di trasporto più sostenibile che permette di beneficiare di una riduzione delle emissioni di CO2 che può toccare il 50-60% rispetto al tutto strada. Agire nel più ampio e possibile rispetto dell'ecosistema non è un'utopia. All'aumentare delle distanze chilometriche cresce in misura più che proporzionale anche il beneficio economico delle aziende: su una distanza di 700 km si ha un risparmio del 20% sui costi. Quindi il rispetto dell'ambiente si concilia molto bene con lo sviluppo del business.

L'internazionalizzazione delle imprese italiane passa da un dialogo costante con l'Europa. Quali sono le strategie che ALIS porrà in essere in sede comunitaria?

ALIS ha intenzione di portare avanti la propria attività programmati-

ca diffondendo in tutti i consessi possibili tali tematiche, avviando un dialogo serio con tutti gli attori istituzionali coinvolti, dalle amministrazioni locali a quelle nazionali, fino ad arrivare a quelle comunitarie. Una delle nostre prime azioni è stata l'apertura di una importante sede a Bruxelles, proprio nel quartiere europeo. ALIS si pone come aggregatore per la creazione di nuove opportunità internazionali di business attraverso la promozione di nuove linee marittime, l'apertura di nuove direttrici, l'impiego di navi più efficienti e con maggiore capacità di carico. Tra i paesi europei, l'Italia è quello con il più alto numero di piccole e medie imprese che sono la spina dorsale dell'economia nazionale: imprese che esportano all'estero, contribuiscono in modo esponenziale al volume complessivo delle nostre vendite al di fuori del territorio nazionale, generano valore aggiunto, ricchezza ed occupazione. Ed è proprio a queste aziende che Alis vuole offrire un sostegno concreto ponendosi come portavoce e portatore di interessi presso le istituzioni comunitarie. La logistica giocherà un ruolo di collettore tra produttori, industrie e utenti finali.

Chiudiamo con l'ambizioso progetto confederativo. CONFALIS: tutti si chiedono di cosa si tratta e quali obiettivi si pone. Ci può anticipare qualcosa?

Vede, appare evidente che in linea generale lo scenario associativo nazionale sembra essere connotato da modelli disgiunti e disgreganti, oggi motivo di paralisi per le imprese, CONFALIS è una confederazione di Associazioni e Federazioni che, nel rispetto della loro singola autonomia ed identità, si adopera e si adopererà per portare all'attenzione delle istituzioni europee le necessità e le aspirazioni delle imprese, facendone la priorità. CONFALIS rappresenta già gli interessi di 33.000 imprese tramite 200 sedi in tutta Italia e un numero complessivo di 320.000 addetti ed

è una Confederazione che nasce dalla volontà di due grandi realtà associative, ALIS e Federazione Imprese. A fronte del successo del progetto ALIS è nata dal basso la duplice richiesta delle imprese di estendere l'impatto positivo del trasporto sostenibile a tutti i settori dell'economia del nostro Paese e di amplificare la voce delle imprese in Europa, attraverso una maggiore rappresentatività presso le istituzioni comunitarie. I settori di provenienza delle imprese associate sono diversi ma uniti dal comune interesse nelle attuali dinamiche dell'intermodalità e del trasporto sostenibile: in un mercato globale caratterizzato da un elevato livello di interconnessione, gestire in modo efficace le dinamiche logistiche della movimentazione di merci e persone rientra infatti tra le necessità primarie di ogni comparto industriale. CONFALIS, combinando risorse e punti di forza dei suoi primi Confederati, ALIS e Federazione Imprese, ha creato una

rete intersettoriale che mette a sistema tutti gli attori coinvolti nella filiera della logistica intermodale assicurando loro la massima rappresentatività presso le istituzioni internazionali: dalle imprese di trasporto via terra e mare, rappresentate nella Confederazione da ALIS, fino ad includere i clienti finali della filiera logistica rappresentati da Federazione Imprese, appartenenti a settori diversi ma che ugualmente

beneficiano dell'intermodalità per il trasporto dei beni. L'intermodalità diventa l'anello di congiunzione, lo strumento privilegiato tramite cui CONFALIS concretizza la cooperazione intersettoriale tra i diversi comparti industriali, essenziale per amplificare l'impatto positivo delle sinergie create dalla Confederazione sui tavoli decisionali europei, in cui CONFALIS rappresenta l'impresa. ●



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Assoporti

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

Mare, trasporti marittimi e città portuali sono una vocazione dell'Italia, paese con uno sviluppo costiero senza paragone nell'Europa continentale e con potenzialità straordinarie grazie alla sua posizione geografica strategica nel Mediterraneo, di saldatura tra Est e Ovest, Nord e Sud. 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.





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 202112
Mail info@eligroup.net

www.eligroup.net

 **ELIGROUP**
naval service network



CON L'AUTOMAZIONE E L'ARRIVO DELLE GRANDI NAVI, IL LAVORO PORTUALE CAMBIA FACCIA, RIDIMENSIONANDO E AMPLIFICANDO I PICCHI. L'ISTITUTO DELL'AGENZIA DEL LAVORO PORTUALE CERCA DI SISTEMARE UNO SCENARIO PRECARIO: A TRIESTE E LIVORNO CON BUONI RISULTATI, ORA TOCCA A GIOIA TAURO E TARANTO

di **Paolo Bosso**

Tutti pazzi per l'Agenzia del lavoro portuale. La prima è stata Livorno, poi Trieste poco meno di un anno fa, con un modello virtuoso che è già scuola. Gioia Tauro Port Agency è arrivata a luglio, dopo l'accordo sindacale, di qualche settimana prima, per far confluire i 380 dipendenti (su quasi 1,300) di uno dei più grandi poli di trasbordo container del Mediterraneo. Taranto Port Worker Agency è stata costituita a settembre e coinvolge 500 persone. Il prossimo porto a farsi avanti potrebbe essere Napoli. «Stiamo studiando le buone esperienze fatte dagli altri», afferma Francesco Messineo, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale che gestisce unitariamente da dicembre scorso - con la nuova governance portuale nazionale riformata - Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il sistema portuale campano sta quindi studiando la cosa, «per individuare il modello più adatto a noi», aggiunge il presi-

dente dell'Adsp, Pietro Spirito.

Il tentativo a Napoli

Zeno D'Agostino, presidente all'Adsp di Trieste e di Assoporti, quando era segretario a Napoli qualcosa aveva provato a fare. «Nel 2010 -spiegava- c'era la disponibilità dei terminalisti. Tramite la Culp arrivammo a coinvolgere una trentina di persone. Siamo arrivati al tavolo pubblico, poi sono iniziati i commissariamenti e si è fermato tutto». Oggi, con il governo portuale ripristinato, Napoli e Salerno possono riprendere il discorso interrotto. «Costituiremo un'Agenzia - aggiunge Spirito - a valle di una discussione interna, insieme all'Organismo di partenariato», l'organo consultivo dell'Adsp formato dagli imprenditori portuali. Bisogna sbrigarsi, la legge stabilisce che non può durare oltre dicembre 2019. Ma che cos'è l'Agenzia del lavoro portuale?

L'agenzia dei camalli

Nasce all'indomani della riforma dei porti (settembre scorso) con il decreto legge 243 del 29 dicembre 2016 (convertito in legge 18/2017) e prevede l'istituzione, da parte delle

Adsp, di un'agenzia del lavoro portuale negli scali che fanno almeno l'80 per cento del traffico container in trasbordo e che da non meno di cinque anni soffrono il calo della domanda. Quali lavoratori gestisce? I "camalli" (dall'arabo ḥammāl, portatore), termine genovese che indica lo scaricatore di porto, il quale non lavora più con le maniche della t-shirt arrotolate e il tatuaggio sul bicipite ma con pettorine catarifrangenti su carrelli da tonnellate di portata e gru ad alta tecnologia. Lavoratori antichi in un contesto moderno caratterizzato da un flusso merci fortemente ridimensionato negli anni, portato da navi sempre più grandi che richiedono picchi di lavoro intensi e compressi, in un contesto in cui il carico e lo scarico va verso l'automazione (Rotterdam, nel distretto di Maasvlakte, sta sperimentando un terminal senza neanche un operaio a terra). L'Agenzia risponde quindi alla necessità di razionalizzare e redistribuire il surplus di lavoratori portuali non dipendenti.

La buona pratica giuliana

Dopo quasi un anno di attività, il bilancio di Trieste è roseo: 136 persone impiegate, cioè tutte. 3 mila 300 avviamenti mensili per un totale di 24 giorni lavorativi mensili di media. «Se continuiamo così avremo bisogno di altro personale», secondo D'Agostino, «con il ministero dei Trasporti abbiamo concordato un'Indennità di Mancato Avviamento (ciò che pesa di più sulle casse dello Stato, ndr) non superiore a un quinto, siamo ben al di sotto». «Viaggiamo verso la piena occupazione», afferma Mario Sommariva, segretario generale al porto di Trieste e una delle menti dietro un'Agenzia che nasce soprattutto per eliminare i conflitti d'interesse.

Un'Agenzia senza conflitti di interesse

Perché chi fornisce lavoro temporaneo, secondo la legge (84/94, art. 17), non dovrebbe essere il concessionario/terminalista (art. 18), né tanto meno un'impresa che si occupa di operazioni portuali (art. 16: carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento) visto che tenderebbe a favorire i propri impiegati. Ma la realtà è stata sempre disincantata, viziata da un laissez-faire da parte dell'authority verso i terminalisti più grossi che, mascherati in altre società, gestivano di fatto gli operai-senza-padrone dei porti. La chiave per il successo dell'Agenzia di Trieste è stata la partecipazione in quota maggioritaria dell'Adsp, tale da garantire l'imparzialità della gestione. A breve, a un anno dall'avviamento, dovrà però cedere la sua



Il porto di Gioia Tauro

quota. Per evitare la fine della neutralità della gestione e il ripristino degli "articoli 16 mascherati da 17", sono stati previsti due contrappesi: un Comitato dei garanti composto da un dipendente dell'Adsp, un lavoratore e un terminalista, e la rappresentanza, in seno all'Agenzia, di tutti i terminalisti di Trieste. «Questi due elementi - spiega D'Agostino - dovrebbero permettere all'istituto di lavorare equamente per tutti, poi è ovvio che il terminalista più grosso ne farà più uso, ciò che conta è che non finisca per esserne lui il gestore. Così cerchiamo di evitare che la crisi di un soggetto condizioni tutti. L'ideale sarebbe che gli stessi soggetti che usufruiscono dell'Agenzia siano anche soci». Una classica cooperativa. «La partecipazione dell'Autorità assicura non solo neutralità ma una possibile visione nazionale», secondo Spirito. «È bene però - conclude - che siano chiare le

regole d'ingaggio per tutti. Sarebbe un grave errore usarle come strumento di crisi».

I porti chiedono un'agenzia nazionale

Quello che manca è un regolamento. Trieste ha un suo statuto e ogni porto lavora per sé. Lo scalo giuliano chiede un'agenzia di Stato. «Ci siamo inventati una modalità di costituzione - commenta Sommariva - ma in futuro, senza un regolamento nazionale, l'Agenzia rischia di fare capo a una società piuttosto che a un ente pubblico-economico». Imparzialità della gestione e bassa Indennità di mancato avviamento: saranno queste le sfide per qualunque altro scalo, incluso Napoli, che voglia creare un'Agenzia del lavoro portuale. «È complicato - conclude il segretario di Trieste - mettere insieme diritto societario classico con le esigenze di un istituto che non deve fare profitto». ●

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER













FINCANTIERI CAMPIONE DELLA DIVERSIFICAZIONE



IL GRUPPO CANTIERISTICO HA MOSTRATO NEGLI ULTIMI ANNI UNA GRANDE DINAMICITÀ. ACCORDI CON SOCIETÀ ENERGETICHE E INDUSTRIALI LEADER DI SETTORE, COMMESSE CON ARMATORI E PARTNERSHIP CON STABILIMENTI CINESI. DALL'ACQUISIZIONE DI VARD ALL'INGRESSO NELLE QUOTE DI STX FRANCE, FINCANTIERI NON HA SMESSO DI INVESTIRE E CRESCERE

di Redazione

L'attività di Fincantieri potrebbe incidere nei prossimi anni sul Pil italiano nell'ordine dell'1 per cento. Lo calcola lo stesso gruppo cantieristico che negli ultimi anni ha attuato una strategia di diversificazione, che le ha permesso di uscire dalla crisi globale degli anni passati, dovuta a contingenze di mercato che hanno trasformato la produzione cantieristica europea. Dall'acquisto del gruppo norvegese Stx Osv, ribattezzato "Vard", nel 2013, all'accordo di quest'anno per la gestione dello stabilimento di Saint-Nazaire di Stx France e la collaborazione con Naval Group nel comparto militare, ne sono successe di cose, tra le altre: contratti miliardari con la Marina del Qatar, l'alleanza con Carnival e colossi

cinesi; accordi energetici e industriali con primarie società quali Eni, Mapei e GE Power. E poi la formazione professionale, l'attenzione al welfare.

Numeri da record

Oggi **Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo**, ma soprattutto è il **primo per diversificazione e innovazione**. Costruisce navi da crociera e militari, offshore, navi speciali, traghetti, mega-yacht, nonché è specializzato in riparazioni, trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti e nell'offerta di servizi post vendita. I dipendenti sono **19.400, di cui oltre 8.200 in Italia, 20 gli stabilimenti, distribuiti in 4 continenti**. Parliamo di un gruppo con un portafoglio che annovera i maggiori operatori crocieristici, la Marina militare

italiana, quella statunitense e diverse altre Marine estere, e con partnership con alcune tra le principali aziende europee della difesa nell'ambito di programmi sovranazionali.

L'export è pari all'84 per cento dei suoi ricavi, che nel 2016 sono stati di oltre 4,4 miliardi di euro. Al 30 settembre 2017, il carico di lavoro complessivo si attestava sulla cifra di oltre 25 miliardi e pari a quasi 6 anni di lavoro se rapportato ai ricavi del 2016: il backlog era pari a euro 20,3 miliardi con 97 navi in portafoglio e con un soft backlog di circa 5 miliardi di euro. Le **consegne si estendono al 2025 per le navi da crociera e al 2026 per quelle militari**, in un orizzonte temporale assolutamente eccezionale nell'attuale panorama industriale.

Ogni euro investito nella can-

tieristica produce un valore di **4,5 volte superiore**, a beneficio soprattutto del territorio d'insediamento, attraverso il coinvolgimento di un ampio e diversificato network di imprese, fra cui molte piccole e medie imprese altamente specializzate per le quali Fincantieri rappresenta un veicolo unico per lo sviluppo dell'innovazione e per l'accesso a nuovi mercati. **Ogni nave da crociera** costruita da Fincantieri **sviluppa mediamente circa tra i 2,7 e i 3,6 miliardi di volume di business per il sistema Italia**, di cui **600-800 milioni** direttamente generato da Fincantieri ed ulteriori **2,1-2,8 miliardi** in termini di valore addizionale realizzato tramite l'indotto. Con questo ritmo, Fincantieri avrà nei prossimi anni un'incidenza media annua sul Pil italiano pari all'1 per cento.

Come noto, tre quarti del valore di una nave da crociera fanno capo all'indotto: Fincantieri realizza **l'85 per cento dei suoi acquisti in Italia**, con un **parco fornitori complessivo di circa 3 mila aziende**, per la gran parte pmi, a cui indirizza **un volume di acquisti di 2,5 miliardi**, prevalentemente concentrate nelle regioni dove si svolge l'attività del gruppo.

In ambito civile, con **80 navi da crociera consegnate dal 1990 ad oggi (ben 57 dal 2002)**, ed ulteriori **34 in ordine**, il contributo di Fincantieri all'industria crocieristica si attesta a **114 navi**, ovvero circa 240 mila letti bassi, corrispondenti a un terzo della capacità di offerta della flotta mondiale di navi da crociera ed un potenziale di trasporto di oltre **11 milioni di passeggeri all'anno**. In altre parole, **1 crocierista su 3 naviga ogni giorno su navi costruite da Fincantieri**. In ambito militare, dal 1990 ad oggi Fincantieri ha consegnato **112 unità tra navi di superficie di diversa tipo-**



Virginio Fasan e Carlo Bergamini

logia e sommergibili, ed oltre 360 mezzi offshore.

La diversificazione

L'ottimizzazione dell'attività produttiva e il conseguimento di una dimensione globale sono coerenti con lo scenario competitivo del settore. Il raggiungimento di questo obiettivo è dimostrato dall'evoluzione del ruolo del gruppo sia nel comparto crocieristico che in quello militare. In ambito cruise, Fincantieri è passata da operatore mono-cliente «Carnival» a leader mondiale nelle crociere con il portafoglio clienti più ampio e diversificato del settore, attraverso l'acquisizione di ordini dalle maggiori compagnie crocieristiche e newcomers (Norwegian Cruise Line, MSC, Virgin, Viking, Oceania, Regent, Silversea, Ponant Cruises, Hurtigruten, Hapag-Lloyd Cruises). In riferimento al comparto militare, il gruppo è cresciuto partendo da operatore nazionale mono-cliente per la «Marina Militare Italiana» e diventando nel tempo un operatore internazionale con significativa presenza diretta negli USA e EAU, oltre all'acquisizione di commesse in paesi non completamente autonomi o privi di un produttore nazionale (Qatar, India, Iraq, Turchia,

Algeria, Kenya, Perù, Bangladesh).

Fincantieri nel mondo

Nel 2008, l'acquisizione di Fincantieri Marine Group (prima Manitowoc Marine) ha consentito a Fincantieri l'ingresso nel mercato della difesa più grande al mondo. Nell'ambito del Littoral Combat Ship Program della Us Navy, **assegnato nel 2010**, sono state ad oggi **consegnate cinque navi**, sette sono in diversi stadi di lavorazione e due sono a seguire. La commessa più recente è il contratto per la costruzione della quattordicesima Lcs variante Freedom. Nel 2013 è stata acquisita una partecipazione del 55,63 per cento nel gruppo Stx Osv, **ribattezzata "Vard", leader nella progettazione e costruzione di mezzi di alta gamma di supporto all'attività di estrazione e produzione di petrolio e gas offshore**. L'acquisizione ha consentito la **creazione di un footprint globale con 20 cantieri in 4 continenti**. A seguito della crisi del settore oil&gas (crollo prezzo petrolio a partire da fine 2014), Fincantieri ha avviato una **strategia di diversificazione di Vard**, riorientandone il business su segmenti «core» di Fincantieri: utilizzo dei cantieri



Majestic Princess

Vard in Romania a supporto del network produttivo italiano; acquisizione di navi da crociera di piccole dimensioni da realizzare in Romania e Norvegia.

La strategia delle alleanze

La Cina rappresenta un mercato enorme e un **temibile concorrente**. Con **2,1 milioni di crocieristi cinesi**, si è affermata già nel 2016 come il **secondo mercato al mondo per paese di provenienza dei crocieristi dopo gli Stati Uniti**, con attese di raggiungimento di 4,5 milioni di passeggeri al 2020 ed in circa 8-10 milioni entro il 2030. In questo contesto Fincantieri ha **costituito con China State Shipbuilding Corporation (CSSC), principale gruppo cantieristico statale con un fatturato di oltre 30 miliardi**, una joint venture finalizzata allo sviluppo dell'industria crocieristica cinese. **La joint venture svilupperà e venderà navi da crociera per l'area asiatica**. Le navi saranno realizzate presso uno dei cantieri di CSSC sulla base di una piattaforma tecnologica concessa in licenza alla stessa joint venture e al cantiere di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) da Fincantieri, che quindi opererà, attraverso la joint venture, per fornire le attività di sua com-

petenza. A seguito di tale operazioni Fincantieri, CSSC e Carnival hanno firmato un Memorandum of Agreement vincolante per la costruzione di due navi da crociera, e ulteriori quattro in opzione.

Fincantieri ha da sempre promosso, quale elemento portante e strutturale della propria strategia di sviluppo, la **necessità di contribuire ad un processo di consolidamento della cantieristica europea, per raggiungere una dimensione critica ed un livello di efficienza** indispensabili per competere in un contesto globale. L'avvio ad ottobre 2016 del processo di vendita del 66,66% di STX France da parte di STX Europe, ha rappresentato per Fincantieri l'opportunità per dare concretezza ad un disegno perseguito da tempo. Dopo gli accordi siglati nell'aprile 2017 e ad una successiva fase di negoziazioni nei mesi successivi, il governo italiano e francese, **nel corso del bilaterale di Lione del 27 settembre**, hanno raggiunto un accordo sulla governance di STX France: Fincantieri avrà il 50 per cento della società, oltre ad 1 per cento garantito dallo Stato francese attraverso un prestito di lungo termine. Lo stato francese avrà una quota del 34,34 per cento, Naval Group del 10

per cento mentre la parte rimanente verrà proposta ai lavoratori e ad un gruppo di imprese locali. La **massa critica** conseguita dalle due società (**fatturato congiunto di circa 6 miliardi, un carico di lavoro complessivo di circa 36 miliardi, circa 22 mila dipendenti diretti e circa 90 mila risorse stimate nell'indotto**) permette di sviluppare importanti aree di creazione di valore con benefici per la forza lavoro e per l'indotto.

Sempre nel corso del summit di Lione, i due governi hanno lavorato a una futura **alleanza tra Fincantieri e Naval Group. Entro giugno 2018 sarà stilata una roadmap. L'obiettivo è la creazione di un campione europeo della cantieristica civile e militare che mette insieme Fincantieri, Naval Group ed STX France, con ricavi annui totali di circa 10 miliardi, un carico di lavoro di circa 50 miliardi, distribuzione in 20 paesi con circa 35 mila dipendenti e un indotto in Europa stimato in oltre 120 mila persone. Un processo di integrazione che conferisca nuovamente all'Europa la leadership nel settore cantieristico, appannaggio ormai da decenni degli operatori dell'estremo Oriente.**

Fincantieri all'interno del programma Future Frigates - SEA 5000 australiano, è stata preselezionata per la costruzione di **9 fregate di futura generazione per la Royal Australian Navy, (valore circa 35 miliardi di dollari australiani)**, uno dei più importanti programmi al mondo nel campo delle navi militari di superficie, per il quale Fincantieri mette al servizio del governo australiano e della sua Marina, le proprie capacità attraverso il trasferimento di tecnologia. È un'altra scommessa importante per un gruppo che negli anni ha dimostrato di saper affrontare questo tipo di sfide. ●

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)	SALV. TUG	SANMAR N.B.125	(2018-4'080-51)
SALV. TUG	MARECHIARO	(2017-4'080-51)	SV UT 755-L	GARGANO	(2002-5'450-3200)
SALV. TUG	MASTINO	(1985-3'086-42)	SV UT 755-L	PORTOSALVO	(2005-6'310-3200)
SALV. TUG	PUNTA CAMPANELLA	(1992-3'752-44)	SV STX09CD	ENEA	(2010-8'880-4850)

HEAD OFFICE: 80133 NAPOLI - Via A. Depretis 114 - Tel. +39 0815522144 - Fax. +39 0815518047 - mail: 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



AD AGOSTO LE 14 COMPAGNIE MARITTIME DELLA COREA DEL SUD HANNO SOTTOSCRITTO UNA *KOREA SHIPPING PARTNERSHIP*, UNA SPECIE DI CORDATA PER RIDARE CREDIBILITÀ ALL'ARMAMENTO DEL PAESE DOPO LA FINE DI HANJIN. IL "BOSS" È HYUNDAI MERCHANT, CHE DEVE TENERE INSIEME TREDICI PICCOLI E RECALCITRANTI ARMATORI

di **Marco Molino**

All'inizio di quest'anno sono state ormeggiate, quasi nello stesso momento, 63 portacontainer in vari scali del mondo. Si trattava di navi ormai in disarmo di diverse dimensioni ed età. In comune avevano soltanto la grande scritta bianca che campeggiava sul fondo nero della murata: HANJIN. Era il nome della più importante compagnia di navigazione della Corea del Sud, la settima a livello globale, che dopo

quarant'anni di attività ha dovuto chiudere bottega dichiarando fallimento. Un trauma nazionale e una lunga fila di creditori rimasti praticamente a bocca asciutta. Il crollo del colosso armatoriale è stato in parte causato da lotte di potere interne, ma soprattutto dalla crisi strutturale che da alcuni anni attanaglia il settore dei trasporti marittimi, col paradosso di una capacità di carico in costante aumento a fronte di un traffico globale delle merci in calo o che comunque ristagna.

Cercando di limitare le perdite (che, in misura maggiore o minore, riguardano un po' tutti) o addirittura invertire la tendenza, le grandi compagnie hanno stretto alleanze commerciali con l'obiettivo di razionalizzare le spedizioni e fare economia di scala. Operazione a cui hanno cominciato seriamente a pensare anche i proprietari di navi sudcoreani, in particolare all'indomani del tracollo Hanjin. I più lungimiranti tra loro hanno convenuto sulla necessità di dar vita ad un'al-



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

leanza che, a differenza di tutte le altre aggregazioni nate in questi anni, fosse di carattere prettamente nazionale e comprendesse tutte le società armatoriali del Paese. L'idea ha preso forma nel mese di agosto, quando i vertici delle 14 compagnie nazionali hanno sottoscritto a Seul un protocollo d'intesa per la costituzione della Korea Shipping Partnership (KSP), decidendo di lavorare insieme e finalmente archiviare (questo l'auspicio) la proverbiale rivalità che anima il settore dello shipping a quelle latitudini.

Nella foto ufficiale della firma, gli armatori appaiono sorridenti e mostrano soddisfatti il documento che ratifica l'accordo raggiunto con il sostegno del ministero degli Affari Marittimi e della Pesca. Il presidente della Korea Shipowners' Association, Youn Jae Lee, ha dichiarato che «l'obiettivo è di ridare impulso alla flotta containerizzata nazionale e credibilità al settore del trasporto marittimo sudcoreano che è stato colpito dall'impatto negativo del



fallimento di Hanjin».

Le imprese di navigazione coinvolte sono: Hyundai Merchant Marine (la più grande), CK Line, Dongjin Shipping, Doowoo Shipping, Dong Young Shipping, Hansung Line, Heueng-A Shipping, KMTTC, Namsung Shipping, Pan Continental Shipping, Pan Ocean, Sinokor Shipping, SM Line e Taiyoung Shipping. L'associazione degli armatori spiega che la nuova KSP ha messo già a punto un quadro operativo e inizierà pienamente le attività aggregate all'inizio del 2018. Le aree di cooperazione

previste includono la sostituzione e l'espansione di flotta, la razionalizzazione dei percorsi, nuovi servizi e lo sviluppo di operazioni di joint terminal internazionali.

Ma secondo la società di consulenza Alphaliner «l'intesa di partenariato è ben lungi dal consolidamento necessario per ottenere significativi vantaggi economici». La causa è l'eccessiva frammentazione dell'armamento sudcoreano e la persistenza di una estrema competitività tra le diverse compagnie, come dimostra la battaglia senza esclusione di colpi tra Hyundai e SM Line per accaparrarsi le rotte transpacifiche della scomparsa Hanjin, che nell'area deteneva l'8 per cento del mercato. La stessa Hanjin che, secondo diversi analisti, lo Stato avrebbe lasciato fallire per poi farla rilevare proprio dalla Hyundai Merchant Marine. Insomma, parte tra odi e sospetti incrociati la Korea Shipping Partnership, e i sorrisi della cerimonia inaugurale potrebbero essere solo di facciata. ●



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



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

ABBRACCIO CINESE



LA *SILK ROAD INITIATIVE*, LA NUOVA VIA DELLA SETA CINESE, È STATA ANNUNCIATA UFFICIALMENTE NEL 2013. È UNA SPECIE DI PIANO MARSHALL PER LE ECONOMIE IN VIA DI SVILUPPO E PER UN CONTINENTE INTERO COME L'AFRICA. È IL POTENZIAMENTO DI UNA CINTURA MARITTIMA E FERROVIARIA TRA ASIA ED EUROPA. È EGEMONIA DA XXI SECOLO

di Renato Imbruglia

La Via della Seta, i suoi diversi nomi e le diverse declinazioni (*Belt and Road Initiative; One Belt, One Road*), è diventata negli ultimi anni tra i temi di maggior interesse nella pianificazione e nella discussione strategica in tema di trasporti e infrastrutture. Il progetto prevede massicci investimenti, per decine di miliardi di dollari, per la costruzione di infrastrutture che dalla Cina raggiungono tutti i possibili mercati, sia nella vicina Asia, che in Africa e in Europa. In cosa consiste? Oramai il dibattito sulle prospettive di traffici via ferro o via mare è la conferma che, in sostanza la Via della Seta

già c'è. I collegamenti Europa-Cina su rotaia esistono, i traffici via mare non si sono mai fermati ma hanno seguito il flusso dell'economia mondiale. È interessante mettere in evidenza il ruolo che potranno avere i Paesi dell'Africa e le macro-regioni intermedie mediorientali.

Partendo dall'analisi dei finanziamenti si vede come l'elemento dirompente rispetto ai flussi già presenti è il coordinamento strategico, politico ed economico che la Cina ha esplicitato con questa iniziativa, lanciata nel 2013.

L'istituzione dell'*Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), di cui fanno parte 52 Paesi (in rosso nella cartina) dove la Cina detiene circa il

27% del diritto di voto e l'India il 7% circa -, è un primo filone da seguire per provare a sviluppare il tema della Via della Seta evidenziandone l'impatto globale, a cui si affiancano altri soggetti finanziatori, tutti sotto l'egida cinese. AIIB dovrebbe essere il soggetto erogatore dei fondi per la costruzione delle infrastrutture, di tutti i tipi: strade, ferrovie, porti, pipeline ecc. L'Italia è membro costituente dell'AIIB, con un investimento di circa 2,5 miliardi di dollari, e un diritto di voto del 2,49% (Germania e Francia sono gli unici due Paesi dell'area europea ad avere una quota maggiore dell'Italia, rispettivamente 4,15 e 3,19%); gli Stati Uniti non vi fanno parte. Come



**VINCENZOMIELE
TRASPORTI**

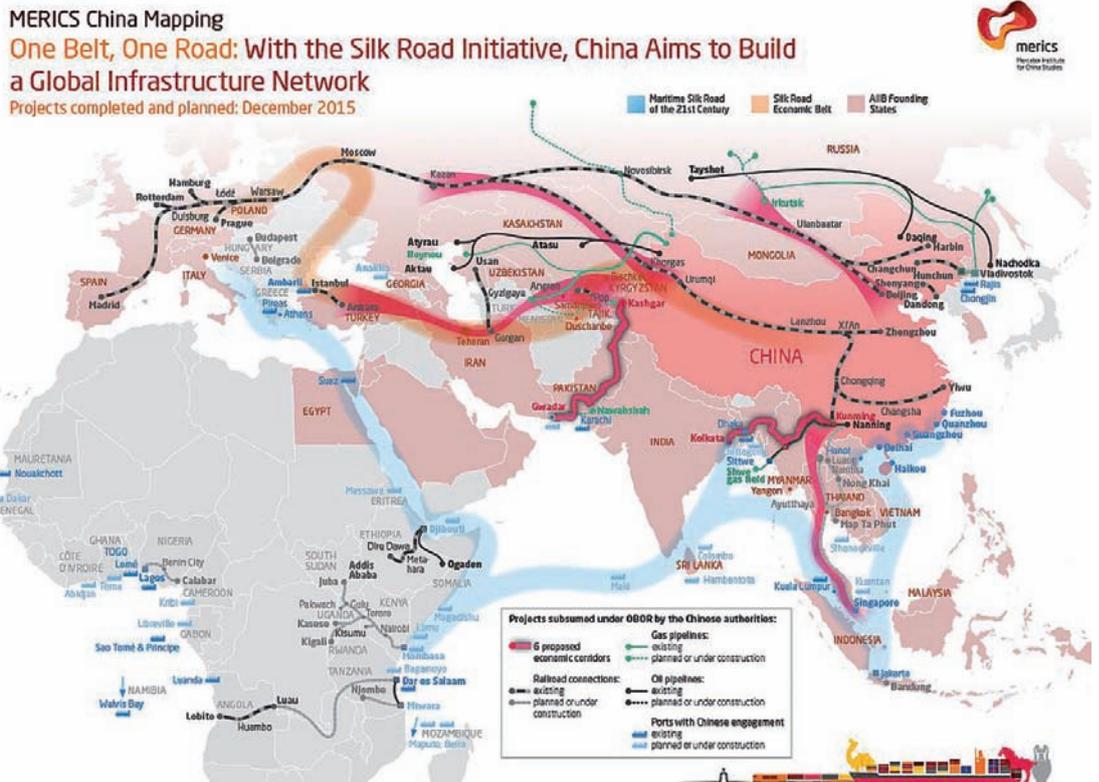
Sede amministrativa e operativa:
Via Palazziello 102 - 80040 Volla (Na)
Tel. 081 5725824/5726159 - Fax 081 5726796
web: www.vincenzomiele.it
mail: info@vincenzomiele.it

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.



mostra bene la cartina, la Via della Seta è formata da 5 corridoi terrestri più le rotte via mare: è ben visibile, però, che tutte partono e ritornano in Cina. Ogni corridoio ha un altro terminale, ma il cuore pulsante è l'Asia. Sebbene la mappa sia del 2015, e i tracciati dei corridoi rappresentati a grandi linee, si capisce bene come l'Europa sia oramai marginale, quasi un'area periferica rispetto a quelli che saranno i flussi delle merci. È chiaro quindi che l'AIIB è un fondo sostanzialmente asiatico e africano, con l'Europa che con una manciata di Stati si inserisce a un tavolo da gioco in cui la parte del leone la fanno altri sia in termini di strategia che di esecuzione dei lavori e di gestione delle opere.

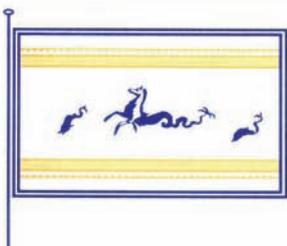
In Africa la Cina da anni investe in maniera massiccia in infrastrutture e attività industriali, diventando il soggetto attuatore di opere necessarie per lo sviluppo sociale ed economico del continente. Se osservata nel tempo, la presenza cinese in Africa mostra una ben precisa coerenza; si è partiti dalla realizzazione delle infrastrutture più importanti,



Fonte Mercator Institute for Chinese Studies

fino ad arrivare alla costruzione o gestione dei porti costieri, sia sul versante orientale che occidentale, e da diversi anni nei Paesi africani sono avviate produzioni di beni di facile realizzazione, quelli che un tempo rappresentavano nell'immaginario collettivo il "made in China". È una strategia che è stata battezzata la "Il colonizzazione africana". Un caso esemplare è la costruzione della linea ferroviaria che da Addis Abeba raggiunge Gibuti: il treno collega l'entroterra dell'Etiopia con le coste della Somalia, da cui passano tutte le navi dirette/provenienti dal Canale di Suez, ed è stato costruito interamente con

fondi cinesi, utilizzando materiale, tecnologie, treni e imprese cinesi. Il tempo di percorrenza della tratta è passato da 7 giorni a 10 ore, dando così facoltà alla crescente produzione di prodotti in Africa di essere facilmente caricati su navi dirette a mercati più ricchi. Anche la zona dell'Eurasia, a metà tra tutti i collegamenti, rappresenta un'area di enorme interesse, anche in virtù delle risorse energetiche, della potenzialità produttiva e dei tempi di trasporto che la regione ha, a cui si aggiunge il basso costo del lavoro e i minori giorni di trasporto rispetto ai poli estremi. Di riflesso, la Via della Seta riguarda



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

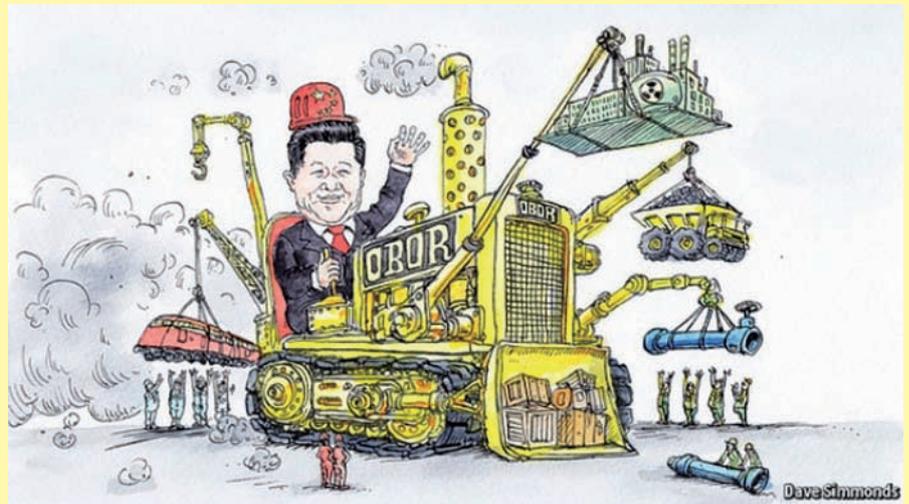
in prima battuta le infrastrutture e i trasporti, ma potrebbe essere miope pensare che si fermi a questo settore; essendo le infrastrutture funzionali allo sviluppo economico, è plausibile ipotizzare uno scenario di pianificazione e di influenza del gigante cinese ben oltre il continente asiatico.

Pechino potrà iniziare a gestire la produzione interna, la domanda di consumi e di crescita sociale anche in funzione delle delocalizzazioni che potrà fare, promuovendo lo sviluppo economico di specifiche macro-regioni, che a loro volta potranno diventare partner/competitor della Vecchia Europa o di altri soggetti.

Per quanto riguarda l'Europa e la Cina appare abbastanza difficile capire le vere evoluzioni future, anche in mancanza di una strategia unitaria europea; i dialoghi avviati tra EU e Cina si scontrano su tre temi: coerenza degli investimenti europei e scelte cinesi, reciprocità a investire e riconoscimenti dei diritti sociali, a cui si aggiungono le frizioni dei Paesi del Northern Range che potrebbero vedere riduzioni significative di quote di mercato. Senza politiche comunitarie non sarà possibile opporsi alla Cina; promuovendo, invece, i poli di eccellenza infrastrutturali e industriali europei, dentro una cornice giuridico-economico sicura, la Via della Seta potrà portare valore aggiunto.

Con la Via della Seta si uniscono due teorie; la prima, più datata ma ancora più attuale, di fine 1500 del corsaro e navigatore Sir Walter Raleigh secondo cui "chi controlla il mare controlla il commercio, chi controlla il commercio controlla il mondo" e quella del 1904 di Sir Halford MacKinder sull'Eurasia, secondo cui "chi controlla l'Europa Orientale comanda l'Heartland: chi controlla l'Heartland comanda la World-Island: chi controlla la World-Island comanda il mondo". Ci stiamo avviando a unire queste due massime in un unico nome: Cina. ●

LE VIE DELLA SETA SONO INFINITE



IL PIANO AMBIZIOSO E SPERICOLATO DELLA CINA PER SVILUPPARE A PROPRIE SPESE IL CORRIDOIO COMMERCIALE ASIA-EUROPA

di Paolo Bosso

La "nuova via della seta" è stata paragonata a un Piano Marshall. Ma *One Belt, One Road (OBOR)* non rappresenta la nascita di un'egemonia, quanto il suo consolidamento. Il paragone con l'*European Recovery Program*, attuato dagli Stati Uniti per ricostruire l'Europa tra il 1947 e il 1951, può aiutare a comprendere le ambizioni di un'idea nebulosa, grandiosa, ridondante. Quello che la Cina vuole replicare a livello mondiale è il modello locale del *China-Pakistan economic corridor*, una ragnatela di tratte marittime, centri di produzione energetica, fabbriche e ferrovie avviata due anni fa che ha rivitalizzato il mercato del lavoro della zona, dando al Pakistan un importante sbocco a mare, il porto di Gwadar, che bypassa il concorrente indiano, in cambio di una pesante influenza politica e commerciale.

A maggio 2017, al *One Belt One Road Summit*, è stato firmato un memorandum per un sino-italian co-investment fund da 100 milioni, gestito da Cassa Depositi

e Prestiti e China Development Bank, destinato alle pmi italiane che fanno affari con quelle cinesi, dislocate fino in Mozambico. Questo è OBOR: il consolidamento degli interessi cinesi nel mondo, un piano pluridecennale del Partito Comunista Cinese per potenziare e ammodernare le rotte commerciali tra Asia ed Europa coinvolgendo, secondo McKinsey, fino a 65 nazioni, più della metà della popolazione mondiale, tre quarti delle riserve energetiche e un terzo del prodotto interno lordo globale. La "dichiarazione di Astana" del settembre 2013 del presidente cinese, Xi Jinping, agli studenti della Nazarbayev University di Astana, in Kazakistan, ha inaugurato ufficialmente quello che chiamare "progetto" è un po' riduttivo: una *belt and road initiative*, lo sviluppo commerciale parallelo di una cintura terrestre (belt) e una rotta (road) marittima.

Mentre gli Stati europei sono in preda all'ansia da protezionismo, la Cina è al lavoro sul rafforzamento di un corridoio logistico che si fa beffe delle nazionalità. OBOR è il surplus di un impero che produce 700 milioni del miliardo di tonnellate d'ac-

ciaio che si producono nel mondo ogni anno. Se a questo si aggiunge una riserva cinese di liquidità in valuta estera che si aggira sui 3 trilioni di dollari, OBOR è sostanzialmente influenza politica in scala XXI secolo. Un'Asian Recovery Program che varrebbe tra i quattromila e gli ottomila miliardi. Un piano già in atto che rimodellerà la geopolitica. Scellerato, perché rischia con questa montagna di denaro di creare un circolo del debito tale da risucchiare benefattori e beneficiari. Rispetto al Piano Marshall, OBOR è decisamente più ampio ed esteso nel tempo, e ha una differenza storica determinante: il primo è stata la ricostruzione del Vecchio continente da parte del vincitore della seconda guerra mondiale, il secondo è un piano di investimenti globale dopo decenni di accumulazione di surplus commerciale. Ma pur essendo così diversi e storicamente lontani, hanno in comune una sostanza: l'ammodernamento logistico, economico, commerciale in cambio di influenza politica. L'agenzia di rating Fitch calcola progetti per 900 miliardi di dollari. Corridoi commerciali tra Bangladesh, Cina, India e Myanmar verso Kazakistan e Pakistan; tratte ferroviarie tra Singapore e Thailandia; ponti in Bangladesh, snodi ferroviari in Russia, alta velocità in Indonesia, un parco industriale in Cambogia, porti e ferrovie in Pakistan. In mezzo solo finanziatori cinesi: Industrial and Commercial Bank of China, China Construction Bank, Agricultural Bank of China, Asian Development Bank. Solo Bank of China e Asian Infrastructure Investment Bank hanno dichiarato disponibilità ciascuna per 100 miliardi di dollari.

La realtà più concreta è quella ferroviaria. Nel 2013 un treno bloccato di 42 carri merci, gestito dal gruppo russo Rzd, è partito da Suzhou alla volta di Varsavia. L'anno dopo la Kazakistan Temir Zholy ha gestito un carico da Yiwu a Madrid. A giugno del 2015 è partito una tratta Cina-Finlandia. L'anno scorso dal porto di Lianyungang un treno ha percorso

in 17 giorni 11,300 chilometri per arrivare nella regione tedesca della Ruhr. A settembre il gruppo francese Geodis ha inaugurato una tratta settimanale della stessa lunghezza collegando Whihan, nella Cina centrale, con Venissieux e Saint-Priest, vicino Lione, passando per Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia, Germania e Francia.

A essere travolti davvero dall'OBOR, fino al limite del vassallaggio, saranno gli Stati maggiormente coinvolti nello sviluppo delle ferrovie. Sono i territori più vicini alla Cina, più poveri, più recenti come Kirghizistan e Tagikistan. Per loro è una partita d'azzardo. Di conseguenza non mancano gli sprechi, i danni politici, i conflitti. C'è un aeroporto internazionale in Sri Lanka, nuovo di zecca, da cui partono non più di due voli al giorno. Il Kirghizistan si sta forzatamente indebitando per costruire ferrovie finanziate dalla Cina. La costruzione di un'alta velocità tra Kunming a Singapore (3 mila chilometri) è stata interrotta un anno fa dopo che il governo thailandese si è rifiutato di realizzare con i soldi del vicino il passaggio dei binari nel suo territorio, accettando di realizzarne solo una parte, e con fondi propri.

Ma cosa ci guadagna l'Italia da questo piano di ammodernamento logistico globale? A gennaio dell'anno scorso la Cina ha comprato il porto di Pireo, svenduto dalla Grecia, tramite la compagnia marittima statale Cosco. È un hub portuale centrale del Mediterraneo. Sarà questo corridoio commerciale l'asse su cui incrementare le importazioni e il giro d'affari delle aziende nostrane. Gioia Tauro, cattedrale dei container in un deserto industriale, è il porto "gemello" del Pireo, con gli stessi scopi di smistaggio. Pireo è di proprietà dei cinesi, il terminal container dello scalo calabrese invece lo gestisce Contship Italia. Come ha chiarito durante il One Belt One Road Summit il premier Gentiloni, i porti di riferimento saranno Trieste e Genova. Il primo è lo scalo commerciale che fa più traffico in Italia, soprattutto di greggio. È ottimamen-



te collegato via treno all'Austria e all'est Europa e ha una dirigenza portuale con un'ottima reputazione. Genova è il porto dei beni di consumo trasportati nei container, anch'esso porta d'accesso al bacino anseatico e conta una corporazione marittima di imprenditori e broker di lunga tradizione (Venezia, invece, non tornerà Serenissima grazie a questa nuova via della seta). Per l'Italia la mappa logistica e commerciale delle merci inizia dal Nord: le città del meridione non potranno essere, per ragioni prettamente topografiche, dirette beneficiarie di questo flusso di trasporto strutturato e centralizzato. Le merci tenderanno sempre a sbarcare quanto più vicino alla destinazione finale, che nel caso del mercato europeo è il centro-nord.

Al di là della grandeur propagandistica, alla lunghissima scadenza delle opere, alla vastità di un'ambizione globale, OBOR rappresenta una volontà di egemonia. Una via della seta esiste già, non si è mai interrotta, e c'è una potenza nel mondo, forse l'unica, con l'ambizione di imbrigliarla senza esportare democrazia, cultura, visioni del mondo o etica liberale ma fondamentalmente merce. OBOR è egemonia post-moderna, controllo della produzione e della catena logistica. Un impero dello spazio, di organizzazione degli spazi che punta a imbrigliare le zone della terra dove si producono e si fanno circolare le merci. ●

ROBERTO BUCCI S.p.a.

SHIPPING AGENTS - INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

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

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

TANDEM GLOBAL LOGISTICS - Agenti per il Sud Italia

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



DE BEERS RIPRENDE UN VECCHIO METODO PER TROVARE I DIAMANTI SUL FONDALE OCEANICO. HA DIRITTI DI ESTRAZIONE PER 5 MILA KM QUADRATI AL LARGO DELLA NAMIBIA. E INTENDE SFRUTTARLI TUTTI

LA NAVE CHE SCOVA I DIAMANTI

Dal fondale oceanico tubi flessibili e trivelle portano in superficie ghiaia preziosa, ricca di diamanti. Siamo al largo della Namibia, Africa meridionale, lato Atlantico, nella nuova frontiera della raccolta di pietre preziose. La nave offshore Sam Nujoma, rivela il Washington Post, ha dato il via a una campagna di ricerca e raccolta di diamanti nei fondali marini, con una tecnica che consiste sostanzialmente nel dragaggio dei fondali attraverso aspirazione verticale direttamente dall'imbar-

cazione o con il rastrellamento orizzontale attraverso un "lombrico" cingolato sul fondale.

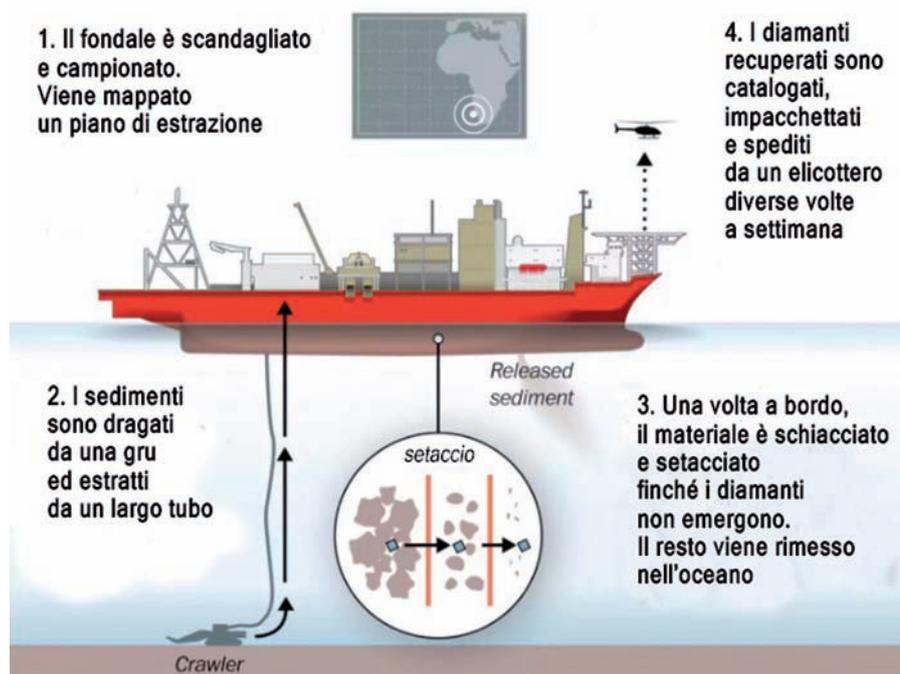
È stata varata a giugno dal gruppo De Beers, fondato nel 1888 a Johannesburg, quello di "un diamante è per sempre". Gli ambientalisti protestano, vista la fauna e flora recuperata insieme a fango e diamanti. Gli operatori rispondono che tutto il materiale viene riadagiato sul fondale, escluse le pietre preziose. In realtà questa tecnica di raccolta non è nuova. Negli anni sessanta i

colonizzatori della Namibia recuperavano dal fondale centinaia di migliaia di carati.

Trent'anni dopo, nel 1991 De Beers ha ottenuto i diritti di estrazione su quasi 5 mila chilometri quadrati di Oceano Atlantico. Fino ad adesso, secondo i calcoli della multinazionale, ne ha esplorato appena il 3 per cento. Minerali che generano un quinto delle entrate del Paese, che riceve 80 centesimi per ogni dollaro namibiano ricavato dalla locale Debmarine Namibia, joint venture con De Beers.

La novità è che assisteremo ad un uso sempre più intensivo di questa forma di estrazione. Nel 2050 gli esperti prevedono l'esaurimento dei filoni terrestri per cui non resterà che raschiare un fondale complicato da raggiungere ma molto prezioso, considerando che il sale rende più puri i diamanti. Sam Nujoma è costata 157 milioni di dollari, più o meno quanto una portacontainer di ultima generazione ma è lunga un quarto (113 metri) con una stazza di meno di un decimo di una tripla-E Maersk (12 mila tonnellate). A bordo strumenti di scandaglio mappano il fondale, i sedimenti vengono recuperati e setacciati, i diamanti recuperati e infine i sedimenti rimasti riversati in mare. Garantirà estrazioni fino al 2035.

COME LAVORA SAM NUJOMA



Fonte : De Beers Group

THE WASHINGTON POST

ASPETTANDO IL BUNKER DI DOMANI

RISALENDO LA PENISOLA, LA PRIMA STAZIONE DI RIFORMIMENTO DI GAS NATURALE LIQUEFATTO SI TROVA A PONTEDERA, IN TOSCANA. MA COSTRUIRE CONDUTTURE DI MIGLIAIA DI CHILOMETRI È COMPLICATO E COSTOSISSIMO, COSÌ È PIÙ SEMPLICE TRASPORTARLO VIA MARE, A GRANDI DISTANZE: PER LO SHIPPING L'LNG È UNA MERCE SEMPRE PIÙ PREZIOSA



Una cisterna di LNG a Curtis Island, Australia

di **Marco Molino**

In Italia sfocia un immenso fiume di petrolio che nasce in lontane contrade e arriva con l'impeto di 80 milioni di tonnellate all'anno: una cascata nera e densa che alimenta il nostro sistema industriale e la mobilità, ma che inquieta per i suoi nefasti effetti sull'ambiente. Anche perché la dipendenza energetica del Belpaese è una delle più alte d'Europa. Importiamo poco più di tre quarti di quello che ci serve e una quota consistente è petrolio grezzo. E se pure le fonti alternative guadagnano terreno, assicurando oggi oltre un terzo della produzione di energia elettrica, ancora nei trasporti si utilizzano prevalentemente i combustibili fossili.

Ma con il *Liquefied natural gas* (Lng) qualcosa sta cambiando anche in questo settore. Da noi l'acronimo Gnl definisce quel gas naturale liquefatto che in breve tempo è diventato il protagonista della politica energetica del nostro paese. Nel dicembre del 2016 il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto legislativo di attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione

di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (*Dafi, Directive on Alternative Fuels Infrastructure*). L'obiettivo, chiaramente enunciato al primo punto del testo normativo, è quello di «ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti», in particolare quello marittimo e stradale pesante. Partendo da questo presupposto, «il decreto stabilisce requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, da attuarsi mediante il Quadro Strategico Nazionale». Un programma più semplice da formulare che da attuare, considerato che il nostro paese (e non è una novità) è indietro rispetto ad altre realtà nordeuropee.

Stazioni di rifornimento, l'Italia divisa a metà

«In Italia abbiamo appena una decina di stazioni di rifornimento di metano liquido e sono tutte a Nord», ha dichiarato a *Repubblica - Affari e Finanza* Gianandrea Ferra-

joli, presidente del Ceca a Bruxelles, l'organismo che rappresenta in seno all'Ue il settore dei trasporti e della logistica. Ferrajoli ha messo in evidenza uno squilibrio territoriale nell'implementazione di nuove strutture che, per il momento, vede il Meridione ancora al palo. Risalendo la Penisola, incontriamo la prima stazione di rifornimento Gnl in Toscana, realizzata dall'Eni a Pontedera, sull'autostrada che collega Firenze, Pisa e Livorno. A Geria Lario, in Lombardia, c'è la prima stazione che offre un servizio 24 ore su 24 a auto e mezzi pesanti. Notevole anche l'impianto realizzato nell'interporto di Padova, che viene rifornito via ferrovia da Rotterdam ed è stato sviluppato nell'ambito del progetto europeo Gainn-It che si propone di «concepire, definire, testare, validare e implementare, nel periodo 2017-2030, la rete infrastrutturale italiana per l'impiego di carburanti alternativi per i trasporti terrestri». Un progetto che include anche alcuni porti *core*, nodi costieri nella rete transeuropea di trasporto Ten-T.

Gli impianti portuali per Gnl in Europa e in Italia

Strutture portuali di gas naturale

già operano da qualche tempo nel nord del Vecchio Continente, in particolare in Norvegia, Finlandia e Olanda. A Rotterdam, nell'area di Maasvlakte, c'è un grande terminal di immagazzinamento dotato di tre imponenti serbatoi da 180 mila metri cubi. Il gas liquefatto viene rigassificato attraverso un condotto sotterraneo per essere in seguito caricato su navi o camion.

In Italia il discorso è tutto in prospettiva. Nell'ambito del suddetto programma Gainn, nove scali sono stati individuati per una serie di progetti-pilota allo scopo di creare stazioni di servizio e stoccaggio Gnl entro il 2020. Si tratta dei porti di Genova, La Spezia, Livorno e Civitavecchia sul versante ligure-tirrenico; Venezia, Ravenna e Ancona sulla costa adriatica; Messina e Augusta in Sicilia. Anche Napoli vorrebbe creare un deposito costiero di Gnl, per questo il presidente dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, ha annunciato l'intenzione di avanzare entro il 2017 una formale



Ingegneri di Chevron controllano una cisterna LNG

richiesta di manifestazione di interesse.

Gas liquefatto via mare

In Europa e nel mondo c'è sete di metano liquido. Secondo le stime dell'Agenzia internazionale per l'energia (Iea) riportate dal *Wall Street Journal*, quasi il 90 per cento della crescita globale della domanda di Lng entro il 2022 verrà dalle economie emergenti, in particolare asiatiche. Ma costruire condutture

di migliaia di chilometri è complicato e costosissimo. Più semplice il trasporto marittimo del gas, che infatti è in decisa crescita: il 2017 sarà l'anno dei record per la consegna di navi adibite a questa funzione, con 55 nuove *Lng carrier* realizzate quasi tutte dai cantieri della Corea del Sud. Molte faranno la spola con la penisola di Yamal, in Russia, uno dei centri di export di gas principali al mondo con una produzione di 17 milioni di tonnellate all'anno. Anche

 *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

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



l'esportazione del gas americano è in crescita. Gli analisti stimano che nel 2018 saranno firmati almeno 30 nuovi ordini di gasiere.

Traghetti "alternativi"

L'International Maritime Organiza-

tion (Imo) ha fissato al primo gennaio 2020 l'avvio di una drastica riduzione di zolfo nel combustibile marittimo delle navi. Un obiettivo che costringerà gli armatori ad effettuare notevoli investimenti per adeguare le flotte. Molti di loro già

si stanno dando da fare, soprattutto nel settore del trasporto passeggeri. Nel 2015, Fincantieri ha realizzato a Castellammare di Stabia un ferry per la *Société des traversiers du Québec*, primo traghetto ibrido alimentato a gas naturale liquefatto costruito in Italia e primo a entrare in servizio in Nord America. In Giappone "K" Line sta lavorando allo studio di un nuovo traghetto alimentato da gas naturale liquefatto. Caronte & Tourist ha annunciato recentemente di voler investire 200 milioni di euro nel prossimo decennio per realizzare dieci traghetti a gas, uno all'anno.

Crociere green

I grandi cantieri europei stanno inoltre puntando sulla costruzione di navi da crociera che useranno il Gnl come propulsione. Subito dopo la consegna di *Aida Nova*, Meyer Werft realizzerà in Finlandia la nuova unità di Costa Crociere da 180 mila tonnellate e 6,600 passeggeri, destinata al Mediterraneo. Intanto Carnival ha ordinato 7 navi Gnl nei prossimi cinque anni. Anche Msc ha ordinato, a Stx, France, due nuove unità alimentate a gas, con l'opzione per altre due. Si tratta di unità dalla capacità di 6,800 passeggeri ciascuna, che verranno consegnate nel 2022 e nel 2024. Gli esperti ritengono che entro il 2026 navigheranno 73 navi passeggeri a Gnl. E già intorno al 2025, l'80 per cento degli ordini per navi da crociera sarà per unità a gas.

Il futuro

Con queste premesse, se vogliamo dar credito a quanto afferma Paolo D'Ermo, segretario del *World Energy Council*, secondo il quale «nel 2040 il gas naturale liquefatto soddisferà un terzo del consumo energetico mondiale», e se i progetti infrastrutturali italiani non rimarranno sulla carta, il fiume di petrolio che ancora circola nelle nostre condutture potrebbe auspicabilmente ridursi nel prossimo decennio davvero ad un ruscello.

Cosa è il LNG



Il gas naturale liquefatto è un composto gassoso costituito principalmente da metano. A 160 gradi sotto zero può essere stoccato allo stato liquido in appositi contenitori e trasportato ovunque. L'aspetto positivo è che durante il processo di liquefazione il suo volume si riduce di ben 600 volte e ciò permette di immagazzinare una grande quantità di energia in poco spazio. Il Gnl è una miscela ad alta sostenibilità ambientale: annulla le emissioni di particolato e riduce notevolmente le emissioni di Co2. Per sfruttarlo, però, c'è bisogno di un'adeguata rete distributiva.

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

AGENZIA GENOVESE S.r.l.

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

ALBERTO LUBRANO S.a.s.

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

A. GRECO MARITIME

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

ALISEA S.r.l.

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

AMT S.r.l.

Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 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

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

BUCCI ROBERTO S.p.A.

Via A. Vespucci, 9/20 - 80142 Napoli
Tel. 081 5979411 - Fax 081 5549737
www.bucci.it - rbucci@bucci.it

CEMAR S.r.l.

Piazzale Stazione Marittima
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5512211 - Fax 081 5512947
www.klingenberg.it - napoli@cemar.it
passenger@klingenberg.it

CMA CGM ITALY S.r.l.

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

COSCON ITALY S.r.l.

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

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

Via F. Petrarca, 175 - 80122 Napoli
Tel. 081 5752192
Fax 081 5752132 - 081 5752198
agency@tomasos.it



*Augura alla propria clientela
un prospero Anno Nuovo*

Piazza Municipio 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 5526133 - Fax 081 5521315
www.pslgroup.it - info@pslgroup.it



AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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

EXPRESS S.r.l.

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

F. ANDOLFI S.r.l.

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

F.LLI TRIMARCO & CO Sas

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

FERNANDO MAROZZI & CO S.r.l.

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

F.LLI COSULICH S.p.A.

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

GAROLLA S.r.l.

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

GASTALDI & C. S.p.A.

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

HAPAG LLOYD

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

HOLME & CO. S.r.l.

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

HUGO TRUMPY S.r.l.

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

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

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



CORPO PILOTI DEL GOLFO DI NAPOLI

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

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

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



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

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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 GROUP S.r.l.

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

LANDI & NAVARRA S.r.l.

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

LE NAVI S.p.A.

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

LUISE ASSOCIATES S.r.l.

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

LUISE INTERNATIONAL & Co. S.r.l.

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

MAERSK ITALIA S.p.A.

Via Duomo, 305 - 80133 Napoli
Tel. 081 0145120

MARIMED S.r.l.

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

MARINTER SHIPPING AGENCY S.r.l.

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

MARNAVI S.p.A.

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

MARSPED S.r.l.

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

MIDA MARITIME S.r.l.

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



**UNA VITA A SALVAGUARDIA
DELLA SICUREZZA DELL'APPRODO**

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO

Porto di Napoli - Immacolatella Vecchia

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

A GENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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

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.r.l.

Via Riviera di Chiaia, 287 - 80121 Napoli
Tel. 081 963700 - Fax 081 3606991
info@scini.com

TARROS SUD S.r.l.

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

UNITRAMP S.r.l.

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

V SHIPS ITALY S.r.l.

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

GRUPPO RIUNITO SBARCO CENERE srl



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

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

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

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



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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

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

Alstership - Amburgo
Baiamar S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

Biedermann - Dusseldorf
Baiamar S.r.l.

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

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

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

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

Bulkitalia - Genova
Pegasus Maritime S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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**

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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
Marinter Shipping Agency

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

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

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

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

Deutsche See Touristick
Agenzia Genovese S.r.l.

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

Dole
Csa S.p.A.

Elbana Navigazione - Piombino
Italnoli S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

G.N.M.T. C.ia - Tripoli
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.

Gruppo D'Alesio - Livorno
E & C Greco Mare 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

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

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

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

Hapag Lloyd - Amburgo
Saimare S.p.A.

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

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

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

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

Hyundai - Seul
Csa S.p.A.

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

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

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

Ipcot Trading - Ginevra
Italnoli S.r.l.

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

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

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

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

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

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

Kenya National Ship. Line - Mombasa
F.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.



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

Maragent - Costanza
Baiamar S.r.l.

Mare Blu - Napoli
Scarmat

Marfret - Marsiglia
Baiamar S.r.l.

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

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

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

Marnavi S.p.A.

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

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

Medfortune - Pireo
CosCon S.r.l.

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

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

Med Lines - Milano
Marimed S.r.l.

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

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

Mobil Oil - Roma
Rigel S.n.c.

Mol - Tokyo
Agenzia Genovese S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NSCSA - Rijad
Delta S.r.l.

Orient Lines - Londra
Klingenberg S.r.l.

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

Connect with us on
LinkedIn



Sticco sped s.r.l. TM

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

Like us on
facebook

Da 3 Generazioni il Tuo Mondo nelle Nostre Mani!

Spedizioni Via Mare



Spedizioni Via Terra



Deposito IVA



Spedizioni Via Aerea



Magazzini Doganali



Rappresentanza Doganale



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

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



COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

Peter Deilmann
Agenzia Genovese S.r.l.

Petrofina - Bruxelles
Italnoli S.r.l.

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

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

Ravennavi - Ravenna
Italnoli S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

Sermar Line - Venezia
Marimed S.r.l.

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

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

Silverseas Cruises
Marinter Shipping Agency

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

Snav - Napoli
Agenzia Genovese S.r.l.

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

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

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

Sopromar - Roma
Le Navi S.p.A.

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

Star Clipper - Usa
Klingenberg S.r.l.

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

Stargas - Venezia
Rigel S.n.c.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unicom Management Services
Agenzia Genovese S.r.l.

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

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

United Feeder Services
Pegasus Maritime S.r.l.

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

Vapuretto - Napoli
Scarmat

Vidima - Napoli
Scarmat

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

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

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



AGENZIA GENOVESE sr.l **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)
E-mail: commerciale@agenziagenovese.it

AGENZIE MARITTIME DI SALERNO

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.

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

APICELLA LUIGI & FIGLI S.r.l.

Via Porto, 70 - 84121 Salerno
Tel. 089 2582181
Fax 089 253294
info@apecellashipping.eu

ASPED BOTTIGLIERO S.r.l.

Via Porto, 94 - 84121 Salerno
Tel. 089 2583440
Fax 089 232765
info@aspedbottigliero.it

DELLA CORTE & C. S.r.l.

Via Piazza F. Alario, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 225985
Fax 089 239434
info@studiodellacorte.it

DR. CAP. NICOLA DE CESARE S.a.s.

Via Roma, 278/280 - 84121 Salerno
Tel. 089 224244
Fax 089 237288
www.decesare.it - info@decesare.it

GALLOZZI SHIPPING LIMITED S.p.A.

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

HAMBURG SUD AGENCY SOUTH ITALY S.r.l.

Via Camillo Sorgente, 98
84121 Salerno
Tel. 089 2758911 - Fax 089 2758950
info@sal.hamburgsud.com

INTRAMAR S.r.l.

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

LANDI & NAVARRA S.r.l.

Via Ligea, 112 - 84121 Salerno
Tel. 089 254636

MARISPED S.r.l.

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

MICHELE AUTUORI S.r.l.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 230311
Fax 089 226490 - 253101
www.autuori.it - autuori@autuori.it

ROBERTO BUCCI S.p.A.

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

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

Via A. Sabatini, 7 - 84100 Salerno
Tel. 089 229926 - Fax 089 222146
tito.smt@tin.it

AMORUSO GIUSEPPE S.p.A.

Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 2581511 - Fax 089 241208
info@amorusoagency.com

TRIMARCO F.LLI S.r.l.

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



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



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/Cantalamezza

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



C.I.S.Co. - Council of Intermodal Shipping Consultants

Operiamo come referente nazionale del Bureau International de Containers et du Transport Intermodal (BIC) e da 50 anni promuoviamo buone pratiche nella gestione del traffico containerizzato



LINK SEA, RAIL, ROAD!



Council of intermodal shipping Consultants

Via Garibaldi, 4 - 16124 Genova - Tel./Fax: +39 0102518852 - www.ciscoconsultant.it - info@ciscoconsultant.it

INDICE INSERZIONISTI

AZIENDA	PAG.	AZIENDA	PAG.	AZIENDA	PAG.
Alpha International	42	Dres	19	Marinter Shipping Agency	58
A.M.T.	53	Eligroup	35	Mazzamauro	51
Assoporti	34	Federagenti	32	Miele	44
Banca Popolare del Mediterraneo	11	Fedespedi	16	Migliaccio Logistic Group	21
Bucci	48	Gallozzi Group	VI	Palumbo Group	2
Bureau Veritas	10	Genovese	61	Pegasus Maritime	45
Cicatiello Group	37	GLS	24	Rimorchiatori Napoletani	41
Cisco	63	Grimaldi Group	III-IV	Salerno Container Terminal	V
Combi Line International	31	Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi	55	Sarda Bunkers	59
Confitarma	20	Gruppo Riunito Sbarco Cenere	56	Sorrentini	9
Corpo Piloti del Porto di Napoli	54	Intersped	57	Stabia Main Port	14
D'Angiolo	18	Landi & Navarra	28	Sticco Sped	60
De Crescenzo	27	Le Navi	12	Tarros Sud	43
				Yang Ming Napoli	62





GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER



La Dorsale Tirrenica

Scegliendo la nave come soluzione logistica **risparmi fino al 50 %** rispetto ai costi del trasporto stradale.



La Dorsale Adriatica



40° Anniversario
1977 - 2017

Salerno Container Terminal

*Think South,
think Salerno!*



Salerno

SCT

www.salernocontainerterminal.com

SALERNO CONTAINER TERMINAL
GALLOZZI SHIPPING LTD
SALERNO CONTAINER SERVICES
SALERNO TERMINAL TRAGHETTI
SALERNO TRANSPORT SERVICES
GF LOGISTIC SPA
GF LOGISTIC (CHINA) SHANGHAI
GF LOGISTIC (UK)
GF LOGISTIC (TURKEY) INSTANBUL
SALERNO CRUISE SERVICES
SALERNO STAZIONE MARITTIMA
MARINA D'ARECHI
ARECHI COSTRUZIONI
MARINA DI TROPEA
G. GALLOZZI & FIGLI SPA
SALERNO MARINE SERVICES
HAMBURG SUD SOUTH ITALY



Gallozzi Group SpA
Via Camillo Sorgente 72/A
84124 - Salerno
Tel. 089 2754853
Fax 089 2754890
info@gsl.gallozzi.com

www.gallozzi.com

