



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXXVII - N. 99 - 20 Dicembre 2022

DI CRISI IN CRISI

*Pandemia, guerra, costo energia e inflazione
non rallentano l'economia del mare,
che deve però farsi carico dell'ambiente*





**VINCENZO MIELE
TRASPORTI**

SAS di Salvatore Miele & C.

Napoli



Sedi

Amministrativa: Via Palazziello, 102 - 80040 Volla (NA)
Tel. 081 5725824/6159 - info@vincenzomiele.it

Operativo/logistica: Via Sponsillo, 50 - 80146 Napoli
Tel. 081 7520444/0767 - operativo@vincenzomiele.it

Terminal MSC - Miele: Via Nuova delle Brecce, 150
80147 Napoli - Tel. 0815597548 - terminal@vincenzomiele.com

www.vincenzomieletrasporti.com





AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA

CAMPANIA

tre porti un unico sistema

Porto di Napoli
Porto di Castellammare di Stabia

Porto di Salerno

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è l'Ente di governo dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia che ne indirizza lo sviluppo, la promozione, il coordinamento e la sinergia rendendo il Polo Campano la porta dell'Europa sul Mediterraneo.



Napoli

Al centro del Mediterraneo è tra i principali scali per i traffici commerciali e passeggeri. Dall'area turistica del Porto, situata nel centro antico di Napoli, partono i collegamenti verso le isole del golfo, la penisola sorrentina e le isole maggiori, Sicilia e Sardegna.



Salerno

È uno dei porti più efficienti e dinamici in Europa e rappresenta un importante snodo delle Autostrade del Mare. Il nuovo Terminal Passeggeri, con la stazione marittima progettata dall'archistar Zaha Hadid, è a pochi passi dal centro della città in un comprensorio turistico di grande valore paesaggistico e culturale.



Castellammare di Stabia

Leader nel settore della nautica da diporto (mega e giga yacht) e in quello della cantieristica grazie alla storica presenza di Fincantieri.



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

La tripletta perfetta!

Viviamo tra una crisi e l'altra: due anni fa la pandemia, a febbraio di quest'anno l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, poi il vertiginoso aumento del costo dell'energia. L'inflazione le raccoglie un po' tutte, visto che mordeva già prima della guerra.

Lo scenario geopolitico è mutato velocemente. L'Italia, come tutti i Paesi europei, deve produrre da sé sempre più energia, di cui i rigassificatori sono un'infrastruttura chiave. Ma quanti sono quelli attivi in Italia? E poi c'è anche l'idrogeno, oltre al gas. Qual è il più conveniente?

Intanto i porti del nostro Paese hanno in programma (ma non già a disposizione, attenzione) quasi dieci miliardi di investimenti grazie al Piano nazionale di ripresa e resilienza: quanto riusciremo a trasformare e migliorare la portualità con tutti questi soldi? Cosa ci lasceremo indietro?

Lo scenario economico internazionale, ma anche le semplici abitudini di casa nostra, sono in mutazione continua e programmare a lunga scadenza è diventato impossibile. Crolla la vecchia divisione tra capitale e lavoro, resta l'impresa, che deve investire in modo sempre più sostenibile per essere...sostenibile.

Intanto le navi vanno sempre a gasolio, un carburante destinato a sparire, a quanto pare. Cosa lo sostituirà: l'ammoniaca, il gas? C'è anche chi sperimenta di spostare i mercantili con le vele e i rotori come motori ausiliari. I progetti non mancano e le sperimentazioni sono continue. La trasformazione energetica cambia anche il tipo di merce a bordo: dove sono sempre di più i veicoli a batteria, cosa che complica non poco la sicurezza in viaggio perché le batterie, a differenza dei motori a scoppio, tendono a incendiarsi molto più facilmente.

Pandemia, guerra e inflazione. Qualcuna si sente di più, qualche altra di meno. In ogni caso è una tripletta. Tutti argomenti di cui troverete ampi approfondimenti in questo numero speciale del Bollettino Avvisatore Marittimo, dove siamo riusciti a mettere insieme in uno stesso spazio gli economisti Marx e Smith e i miliardari della Silicon Valley Musk e Bezos.

Buona lettura

Interporto Campano

Il luogo ideale per far crescere la tua impresa



Scegli il tuo spazio immobiliare nell'hub logistico-distributivo di rilevanza internazionale connesso con i principali network mondiali.

Un luogo dinamico in cui sviluppare il tuo business, attraverso un completo ed efficiente sistema di servizi a supporto dell'attività d'impresa. **Il valore aggiunto che fa la differenza.**



ZES
Campania



Sicurezza



Terminal
Intermodale



Stazione
Ferroviaria Merci



Capannoni
Refrigerati



Dogana
e GdF



Banche


INTERPORTO CAMPANO
CONNECT YOUR BUSINESS

www.interportocampano.it • info@interportocampano.it • +39 081 3115111 • Nola • NAPOLI



INDICE

LA CRISI SI FA TRIPLA 8
INVESTIMENTI STELLARI 14



AQUILONI, VELE E ROTORI 46



IL FUTURO DELLE CROCIERE 20
CAPITALE E LAVORO 24



MAREVIVO E LE SFIDE COMUNI 50
IDROGENO O GAS: COSA SCEGLIERE 54



COME FUNZIONA L'INFLAZIONE 34
LE NAVI DEL FUTURO 40

PER COLPA DELLE BATTERIE 60
RIGASSIFICARE L'ITALIA 64

Anno LXXVII - N. 99 - 20 Dicembre 2022

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

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

Immagine di copertina: **Relux/Flickr**

Informazioni Marittime S.r.l. - 80146 Napoli - Via Ponte dei Granili, 57

www.informazionimarittime.com - info@informazionimarittime.it

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

2022

Un anno di notizie

Gennaio

- > Un 2021 di profitti senza precedenti per il canale di Suez
- > Dopo ottant'anni, ritorna la banchina 33b del porto di Napoli
- > Flotta Msc supera la danese Maersk
- > Il porto di Genova gestisce 62 gare d'appalto
- > La Casa Bianca investe in un anno 14 miliardi sui porti
- > Tirrenia, da CIN un nuovo piano preventivo che piace ai creditori
- > Lufthansa ed Msc presentano offerta per Ita
- > Grendi raddoppia l'hub di Cagliari col miglior fatturato di sempre



Febbraio

- > Nel porto di Trieste primo sdoganamento in mare di rinfuse
- > Navi in ritardo: appena un terzo degli schedule è puntuale
- > 15 navi in contemporanea a Gioia Tauro
- > Lavoro portuale, nel Milleproroghe prepensionamento per tutti
- > Profitti per 190 miliardi nel 2021 per le compagnie container
- > Autotrasporto, ferme 25 mila imprese e 90 mila mezzi
- > La Russia invade l'Ucraina

Marzo

- > Caro gasolio, i pescherecci si fermano
- > Sanzioni ed economia: 250 società sospendono i rapporti con la Russia
- > Il relitto della *Endurance* viene ritrovato
- > P&O Ferries licenzia 800 dipendenti senza preavviso
- > Prysmian investe 80 milioni nel polo di Napoli
- > Msc entra in Moby come socio di minoranza
- > A Bari la prima pala eolica in un porto italiano
- > La Cina costruisce i serbatoi di stoccaggio Gnl più grandi al mondo



Aprile

- > Msc compra l'Africa di Bolloré
- > Linda Fagan prima comandante donna della US Coast Guard
- > Napoli, accordo tra Marina, Comune e porto per aprire il molo San Vincenzo alla città
- > Scatta il divieto di approdo per le navi russe nei porti italiani
- > Effetto lockdown Shanghai: centinaia di navi saltano Singapore
- > A Southampton e Rostock Msc Crociere utilizza per la prima volta il cold ironing
- > Tribunale Milano accoglie concordato di Moby su Tirrenia



Il molo San Vincenzo di Napoli (Paolo Bosso)



Yara Birkeland (Knut Brevik Andersen/Wilhelmsen Ship Service)

Maggio

- > Battezzata Yara Birkeland, la prima portacontainer elettrica e autonoma
- > Tom Pippingsköld presidente e CEO di Finnlines
- > 119 milioni di ristori al cabotaggio italiano
- > A Trieste apre Fincantesimo, l'asilo nido di Fincantieri
- > Raccogliere rifiuti in mare non è reato: Senato approva legge "Salvamare"
- > Rinnovato CdA Fincantieri: Folgiere ad e Graziano presidente
- > Al via il primo corso per medici di bordo

Giugno

- > La Tzarevna di Fratelli Cosulich bloccata in Ucraina
- > Flotta crociere a pieno regime quest'anno
- > La prima comandante donna su una MSC
- > La neonata Kalypso si espande a Bari, Ravenna e Salerno
- > La londinese Core Power sperimenta il nucleare sui mercantili
- > Pessina, Santi, Castiglione, Pitto, Grimaldi: i nuovi presidenti di Assagenti, Federagenti, CULP, Fedepsedi e ICS
- > Ue, l'età media delle navi passeggeri sale a 28 anni
- > USA firma il Reform Act per controllare le compagnie dei container



Serena Melani

Luglio

- > Aumentano i suicidi tra i marittimi
- > Carlo De Ruvo presidente di Confetra e Ivano Russo amministratore unico di RAM
- > Carenze marittimi: ne mancano 1,100 in Italia
- > 450 esuberi al centro Wartsila di Trieste
- > Nascono gli Istituti Tecnologici superiori
- > Prima linea marittima Napoli-Algeri
- > Traghetti e autotrasporto tornano ai livelli pre-pandemia
- > Prima volta in Asia per Grimaldi: uno spot Busan-Gioia Tauro



Agosto

- > Ucraina, partita la prima nave carica di mais dallo scoppio della guerra
- > Unioncamere e Uniontrasporti sperimentano la lettera di vettura elettronica
- > RFI prende in gestione le ferrovie del porto di Gioia Tauro
- > 9 mila treni tra Cina ed Europa in sette mesi. Un record
- > In Europa i fiumi in secca rallentano le merci
- > Per l'inflazione il porto di Felixstowe va in sciopero. Non succedeva dal 1989
- > Debellata la pirateria nell'Oceano Indiano
- > Apm Terminals lascia la Russia



Settembre

- > Cercasi in Europa mezzo milione di camionisti
- > Sri Lanka, Msc cambia le rotte per evitare le balene
- > Ormeggiare le navi col satellite, joint Grimaldi-Agenzia Spaziale Europea
- > Hapag Lloyd entra in Spinelli con il 49 per cento
- > Per l'inflazione i portuali di Livorno vanno in sciopero
- > Grimaldi investe un miliardo di euro in dieci grandi navi ro-ro
- > Inflazione, canale di Suez aumenta le tariffe del 15%
- > Domenico de Crescenzo presidente di Accsea



Ottobre

- > Porto di Civitavecchia aumenta le tasse per finanziare l'ultimo miglio
- > A Grimaldi Euromed il controllo del porto di Igoumenitsa
- > Kalypso lancia la Cristoforo Colombo Line
- > Fincantieri, Naval Group e Navantia firmano intesa sulle corvette europee
- > PNRR e porti, un piano da 9 miliardi
- > Salerno Container Terminal acquisisce il ramo container della Amoruso
- > Nasce il governo Meloni
- > Prysmian aderisce a Confindustria



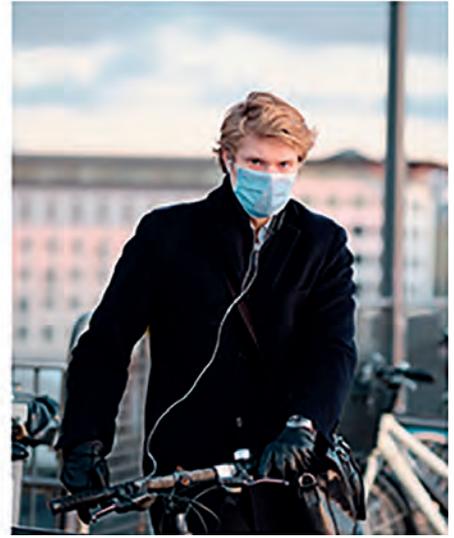
Novembre

- > Italia quarto importatore dei cereali ucraini
- > Termina l'onda lunga dei noli marittimi super profittevoli
- > Muore Giuseppe Bono
- > Iniziano i lavori per il rigassificatore di Piombino
- > Economia G20 rallenta dopo due anni di crescita
- > Firmato il contratto per la costruzione della diga foranea di Genova
- > Moby-Cin, tribunale omologa il concordato
- > Msc Air Cargo prende in consegna il primo aereo

Dicembre

- > 83 nuovi terzi ufficiali dall'Accademia italiana della marina mercantile
- > Wartsila Trieste, licenziamenti bloccati fino a settembre 2023
- > Lo shipping nell'Emission Trading Scheme dal 2024
- > Record di prenotazioni in un giorno per Royal Caribbean
- > Altri tre anni di Agenzia del lavoro portuale in Sardegna
- > Grimaldi potenzia i collegamenti con la Grecia da Bari e Brindisi





LA CRISI SI FA TRIPLA

L'INFLAZIONE E LA PENURIA ENERGETICA METTONO IN SECONDO PIANO LA PANDEMIA. I NOLI CONTAINER STANNO TORNANDO ALLA NORMALITÀ, I COSTI DELLE MATERIE PRIME MENO. LA GUERRA IN UCRAINA HA IMPATTATO POCO SUL DRY E MOLTO SUI PRODOTTI RAFFINATI I QUALI, PUR PROVENENDO OGGI DA ALTRI PAESI, IN MOLTI CASI HANNO ORIGINE PROPRIO DALLA RUSSIA

di **Fabrizio Vettosi (*)**

Stiamo vivendo un periodo del tutto eccezionale in termini macroeconomici e geopolitici. Ciò ha indotto molti analisti e operatori a coniare nuovi termini per spiegare fenomeni del tutto normali e che rispondono a dinamiche ben conosciute ed empiricamente vissute, anche se dobbiamo ammettere che la fluidità degli scambi informativi e la flessibilità generata dalle dotazioni infrastrutturali (sia materiali che immateriali) amplificano questi fenomeni. Qualcuno, abusando del termine *decoupling*, ha sostenuto che la logistica, in particolare lo *shipping*, si è dissociato dallo storico parallelismo con lo sviluppo delle economie e, quindi, dallo storico *pattern*, secondo cui il nostro

Crediti alle tre immagini in alto:
Jonathan Cutrer/Flickr;
UNDP Ukraine/Flickr;
Kristoffer Trolle/Flickr



STUDI LEGALI
CONSOCIATI

Avv.ti Porzio Bove e Associati

www.slconsociati.com



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

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

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

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

settore costituisce una *proxy* anticipatoria degli andamenti macroeconomici. In effetti, da parte mia, sostengo che lo *shipping* è materia più complessa e riflette non solo l'andamento del GDP, bensì ogni fenomeno circostante. Ai giorni nostri potremmo interpretare lo shipping come un grande *dashboard* con tante spie che ci segnalano quanto accade in ambito economico e geopolitico.

Ok google, che cos'è il decoupling?

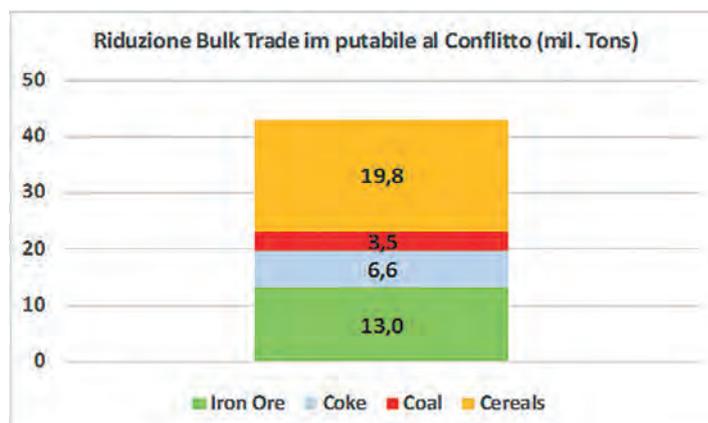
In campo economico e ambientale, il disaccoppiamento si riferisce a un'economia che sarebbe in grado di crescere senza un corrispondente aumento della pressione ambientale. In molte economie l'aumento della produzione, quella misurata col Prodotto interno lordo, attualmente aumenta la pressione sull'ambiente. Un'economia che sarebbe in grado di sostenere la crescita economica riducendo al contempo la quantità di risorse come l'acqua o i combustibili fossili utilizzati e allo stesso tempo scollare il deterioramento ambientale sarebbe considerata **disaccoppiata**. La pressione ambientale è spesso misurata utilizzando le emissioni di inquinanti e il disaccoppiamento è spesso misurato dall'intensità di emissione della produzione economica. Gli esempi di disaccoppiamento assoluto a lungo termine sono rari, ma recentemente alcuni paesi industrializzati hanno disaccoppiato la crescita del PIL dalle emissioni di anidride carbonica basate sulla produzione e, in misura minore, sui consumi.

Nei paesi e nei mercati economici in cui è possibile identificare il disaccoppiamento una spiegazione potrebbe essere la transizione verso un'economia di servizi. Questa ipotesi è stata ampliata dalla **curva di Kuznets ambientale**.

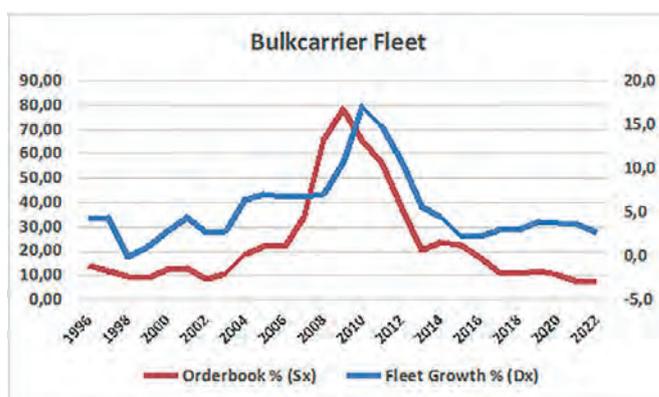
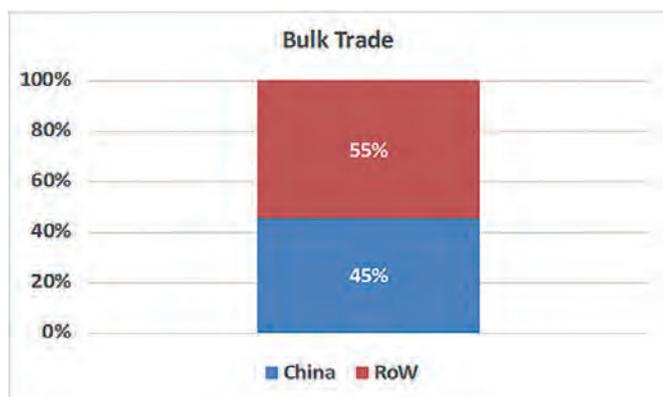
Nel 2002, l'OCSE ha definito il decoupling come alla rottura del legame tra "mali ambientali" e "beni economici". Cioè, come sarebbe avere tassi di aumento della ricchezza maggiori dei tassi di aumento degli impatti.

Nel corso degli ultimi due anni abbiamo assistito a *performance* incredibili di alcuni segmenti dello *shipping* che hanno segnato i livelli massimi storici di nolo nei container. È indubbio che il processo inflattivo e di crescita dei prezzi delle materie prime, unito al rafforzamento del dollaro, abbiano svolto un ruolo di *booster* essendo il livello dei noli correlato all'oggetto delle merci trasportate, ma cerchiamo di capire come e se l'attuale conflitto in atto tra Russia ed Ucraina abbia influito sul livello dei noli e se c'è un "vincitore", sempre che tale termine sia legittimo di fronte a una tragedia umanitaria come la guerra. Mentre sul fronte del *dry*, quindi delle materie prime secche, l'influenza della guerra è relativa, sul fronte delle materie prime liquide, quindi il petrolio, il discorso è differente. Vediamo nel dettaglio.

Partendo dal segmento *dry* possiamo affermare che gli effetti del conflitto non sono stati particolarmente dirompenti e hanno impattato regionalmente - nelle zone interessate direttamente o prossimamente alla guerra in Europa, ovvero il Mar Nero e il Mediterraneo - sui segmenti di stazza medio-piccola, *handy-supramax*, e per un limitato periodo di tempo. L'impatto complessivo in termini di volumi persi si può infatti quantificare in circa 49 milioni, così suddivisi ed imputabili al mercato in uscita ed entrata dalla Russia e dall'Ucraina:



Tenuto conto della lunghezza media delle rotte che hanno caratterizzato la riduzione, con particolare impatto sul segmento cerealicolo, si stima in circa l'1 per cento la riduzione di volumi afferente al conflitto e che va a sommarsi a fenomeni non correlati, come per esempio la riduzione delle importazioni di carbone da parte della Cina e il parziale rallentamento della produzione di acciaio. Il dato assume un connotato leggermente maggiore se si somma l'impatto dell'esportazione di prodotti siderurgici che "ruba" ulteriori 5 milioni circa. Globalmente, tuttavia, possiamo dire che l'attuale rallentamento del mercato *dry* è principalmente per metà imputabile agli effetti del conflitto, per l'altra metà al rallentamento dell'economia cinese, mentre per una piccola parte alla leggera ripresa degli ordini di nuove navi. Infatti circa la metà della domanda di trasporto *dry* di *major bulk* (minerali ferrosi, carbone, *coke*, e cereali) è dipendente ancora dalla Cina:



Ben altro impatto, invece, è stato determinato dal mutamento del mercato del petrolio greggio e dei prodotti raffinati. In particolare, l'effetto progressivo delle sanzioni che raggiungerà il suo acme a dicembre 2022 ha influito sulle esportazioni dalla Russia - dopo gli Stati Uniti il maggior produttore mondiale di *crude oil* e prodotti raffinati - determinando la ricerca di fonti alternative verso gli Stati Uniti, il Messico, l'India e l'Asia, con conseguente allungamento della rotta media e, quindi, minore disponibilità di flotta operativa. L'effetto sui noli è stato ancor più acuto se si considera che i nuovi ordini di navi e l'*orderbook* si mantengono ai limiti minimi storici a causa anche dell'incertezza sulle soluzioni tecnologiche e sulla scelta della propulsione, anche alla luce della prossima entrata in vigore delle nuove normative dell'International Maritime Organization, gli indici Carbon Intensity Indicator (CII) ed Energy Efficiency Measures (EEDI). Ritornando alle sanzioni, un caso paradossale è rappresentato proprio dalle **importazioni italiane, che finiranno per sostituire le importazioni di petrolio greggio dalla Russia con prodotti raffinati che arriveranno da Paesi molto lontani**

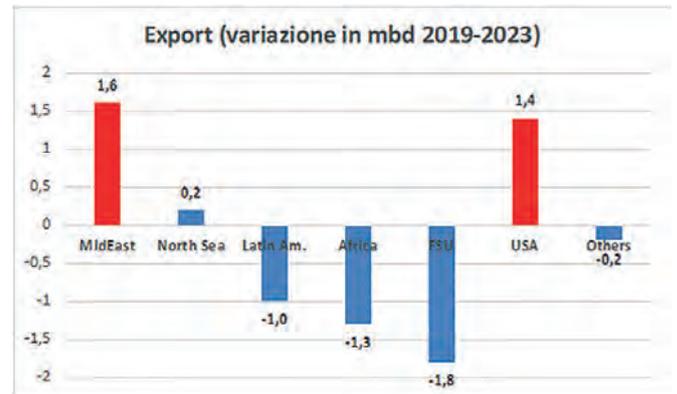
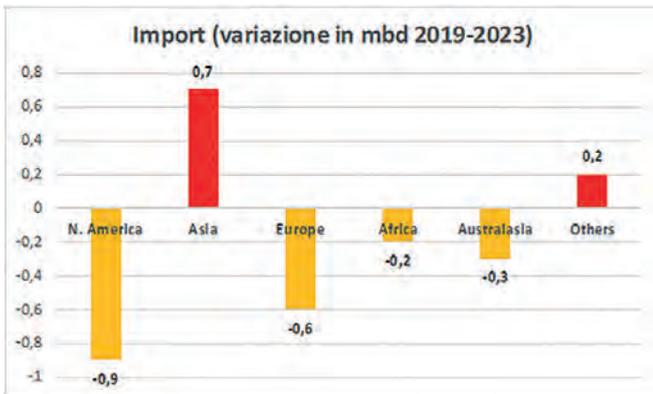


La soluzione del problema assicurativo

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

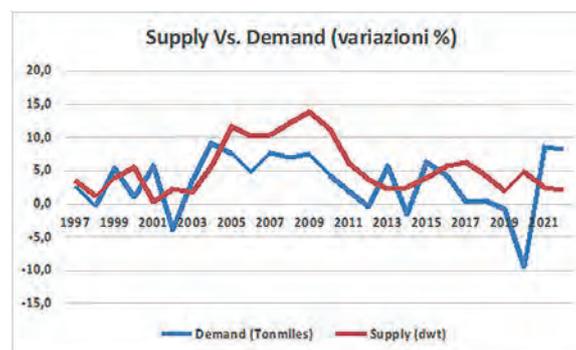
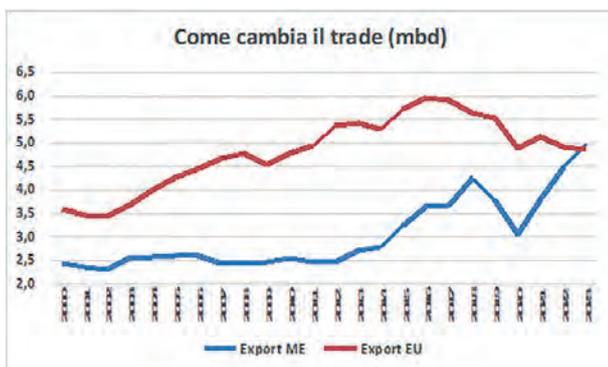


che a loro volta trasformano il petrolio russo acquisito in sconto. Ciò provocherà un aumento degli oneri di importazione dovuto proprio al maggior costo del trasporto:

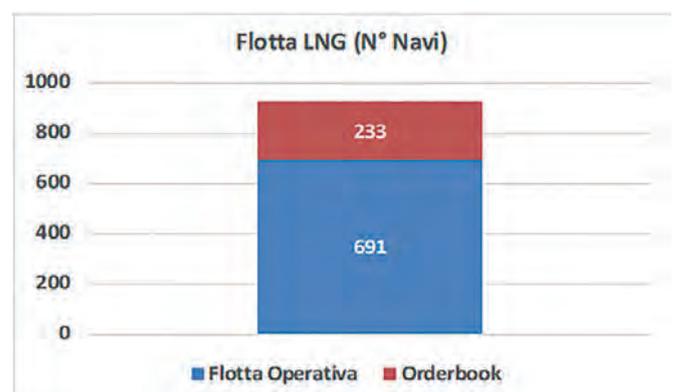


Da questi grafici appare chiaro su come lo schema logistico del petrolio greggio sia cambiato anche a seguito del conflitto, con allungamento delle rotte e un maggior tasso di impiego delle navi *tanker*, che ad oggi ha superato la soglia del 90 per cento.

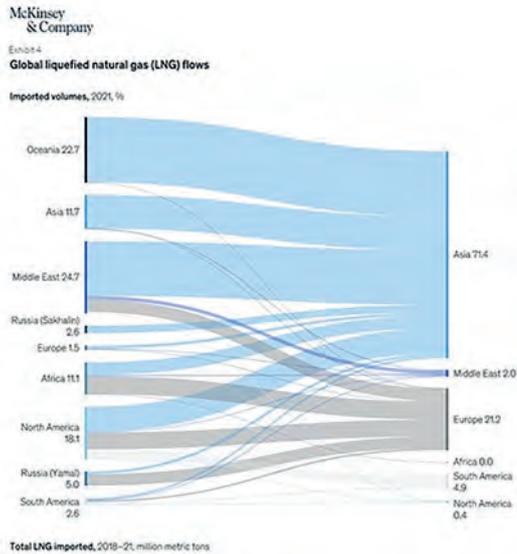
Discorso parallelo, e persino più accentuato, per quanto concerne il mercato dei prodotti raffinati:



Per quanto concerne il segmento di mercato del gas naturale liquefatto (GNL o *liquid natural gas*-LNG) possiamo affermare che l'impatto del conflitto ha influito in maniera significativa unitamente alla scarsità di capacità di trasporto, attualmente rappresentata da 691 navi con un *orderbook* di 233 navi, significativamente incrementatosi negli ultimi mesi come conseguenza della maggiore domanda:



Occorre porre in evidenza un aspetto importante e forse sorprendente: **solo il 7 per cento della produzione mondiale di LNG viene esportato via mare**, per un totale di circa 380 milioni di tonnellate. In pratica il trasporto tramite oleodotti (*pipelines*) costituisce una componente rilevante nella logistica del LNG. Dalla tabella successiva (*McKinsey*) si evidenzia che l'Europa rappresenta circa il 21 per cento delle importazioni mondiali di LNG, di cui il 75 per cento soddisfatta dalle *pipelines*.



Col riequilibrio di mercato dovuto alla guerra in Europa questa distribuzione però potrebbe cambiare. Le sanzioni economiche a carico della Russia hanno generato il blocco delle importazioni da parte dell'Europa, che gradualmente sta sostituendo la quota del Paese belligerante con altri come gli

#MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Associazioni affiliate:







FEDESPEDI aderisce a:









www.fedespedi.it - www.linkedin.com/company/fedespedi

Stati Uniti, il Messico e parte del Nord-Africa, Paesi che richiedono e richiedono la modalità marittima in chiave logistica.

Sulla base dei miei calcoli l'attuale domanda di trasporto viene soddisfatta a malapena dalla flotta operativa, con un tasso di utilizzo di circa il 92 per cento. Pertanto, lo *shift* in atto per sostituire le importazioni dalla Russia sta ponendo sotto stress l'offerta di tonnellaggio in quanto i tempi di consegna delle nuove navi ordinate si è allungata in circa tre anni. La conseguenza di tutto ciò è la tremenda tensione sui noli che stanno arrivando a oltre 450 mila dollari al giorno per le navi di tipo *QFlex*. In conclusione, possiamo affermare che l'attuale tendenza dei noli è stata fortemente influenzata soprattutto dal rallentamento di nuovi ordini di navi, che si protrae da circa cinque anni, a cui si sono aggiunti fenomeni straordinari, tra cui il conflitto ucraino in corso, che ha impattato in parte negativamente sul settore *dry* e viceversa molto positivamente sul segmento *tanker* (sia relativamente al trade di *crude oil* che di prodotti raffinati). Dall'analisi viene escluso il segmento *container*, non influenzato dal conflitto, mentre un'analisi a parte meriterebbe il segmento del gas, che ha subito una dinamica molto simile a quella del *crude oil* con ancora maggiore intensità dovuta alla limitata disponibilità di flotta. ■

(*) Fabrizio Vettosi è direttore generale di Venice Shipping and Logistic Club



(Miquel C./Flickr)

Worldwide Bunker Trader. Best in Class for Mediterranean Ports.



HQ: Via Carlo Conti Rossini, 26 - 00147 Rome, Italy
HQ: Ypsilantou Street 115 21 63 Athens Greece Kolonaki
HO: Via Com.te G.B. Della Gatta, 3 - 80059 Torre del Greco, Naples Italy

Email: reseaworld@reseaworld.com

RSW
RESEAWORLD
MARINE FUEL AND OIL

La nebulosa Carina fotografata dal James Webb Telescope (NASA)

INVESTIMENTI

TRA PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA E PIANO NAZIONALE COMPLEMENTARE GLI INVESTIMENTI PIANIFICATI NEI PROSSIMI QUATTRO ANNI PER I PORTI, LA LOGISTICA E IL TRASPORTO URBANO AMMONTANO A 9 MILIARDI DI EURO, UNA CIFRA SENZA PRECEDENTI. COLD IRONING, DRAGAGGI, DOGANE DIGITALI, POTENZIAMENTO DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI E DELLE FERROVIE. VEDIAMO DI COSA SI TRATTA

di *Paolo Bosso*

Eravamo rimasti, ad aprile 2021, a quasi 4 miliardi di euro. Oggi, con i vari correttivi, i decreti economici e i profondi cambiamenti geopolitici in corso, gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità italiana dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), dal Piano Nazionale Complementare (PNC) e dalle risorse nazionali hanno raggiunto i 9,2 miliardi. Cifre mai viste prima, che ancora devono essere spese e lo dovranno essere nel giro di pochi anni, perché quelle del PNRR, legato alle risorse europee, vanno spese entro il 2026. Sarà una sfida impegnativa rientrare nei tempi, riuscire a concretizzare (oggi diremmo “mettere a terra”) i progetti sulla carta, e non è escluso, visti i profondi cambiamenti politici ed economici che caratterizzano questi ultimi anni, che le scadenze non possano essere ridiscusse e prorogate. Comunque sia la progettualità messa in moto per i porti italiani resta senza precedenti. L'ultimo rapporto del ministero delle Infrastrutture mette nero su bianco le cose da fare. Si chiama rapporto “Investimenti e Riforme del PNRR per la Portualità” ed è stato pubblicato il 18 ottobre scorso. Ad essere coinvolti sono praticamente tutti i porti italiani, ovviamente in misura

STELLARI

proporzionale al loro ruolo strategico, e godranno complessivamente di circa 3 miliardi di finanziamenti. 47 porti, 14 regioni e 16 autorità di sistema portuale. Il 46,9 per cento degli investimenti va ai porti del Mezzogiorno, il 37,7 per cento a quelli del Nord e il restante 15,4 per cento a quelli del Centro Italia. A livello regionale, i porti della Liguria e della Sicilia sono i principali beneficiari: alla Liguria sono stati assegnati circa 2,7 miliardi, di cui 600 milioni per la nuova diga foranea di Genova; alla Sicilia circa 1,1 miliardi. Gli investimenti sono accompagnati da numerose riforme riguardanti l'organizzazione delle attività portuali, la semplificazione e la digitalizzazione delle operazioni logistiche. L'auspicio di Giovannini è che «pianificazione strategica, investimenti infrastrutturali e riforme siano realizzati anche nel prossimo futuro con una logica sistemica e di piena integrazione degli interventi sui porti con quelli che riguardano le altre infrastrutture del Paese e il sistema logistico complessivo. Con le ulteriori risorse della programmazione europea e nazionale si dovrà continuare a investire nello sviluppo delle zone portuali e retroportuali, soprattutto nel Mezzogiorno, per renderle sempre di più aree di produzione, e non solo di transito delle merci e dei passeggeri, come dimostra l'esperienza dei grandi porti europei. E ora, entriamo nel dettaglio dei finanziamenti.

Per quanto riguarda il PNRR, le risorse sono gestite dal Piano nazionale complementare, il PNC, dove sono stati finanziati interventi per 2,8 miliardi di euro, suddivisi in diversi ambiti:

- 1,47 miliardi (circa il 52 per cento delle risorse del PNC) sono destinati allo **sviluppo dell'accessibilità marittima**, la resilienza delle infrastrutture portuali e ai cambiamenti climatici, per cui sono previsti 22 interventi in 14 porti;
- 675,6 milioni (24%) all'**elettrificazione delle banchine** (cold ironing) con 44 interventi in 34 porti;
- 390 milioni (13,8%) riguardano sette investimenti in cinque porti per **augmentare la capacità portuale** attraverso opere di dragaggio, nuovi moli e piattaforme;
- 250 milioni sono destinati allo **sviluppo delle aree retroportuali** (ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale);
- 50 milioni all'**efficienza energetica**;
- 630 milioni sono per le infrastrutture delle **Zone economiche speciali** (301 milioni di euro sono direttamente assegnati al governo delle ZES attraverso i commissari nominati): 71 interventi, di cui 33 per progetti di ultimo miglio portuale e nelle aree industriale connesse;
- 30 milioni per la **logistica e l'urbanizzazione**;
- 8 milioni per l'**aumento della resilienza dei porti al cambiamento climatico**.
- 112 milioni recuperati da fondi non spesi l'anno scorso per mancanza di risorse;
- 41 milioni per i porti di Ortona, Termoli e in generale per i collegamenti nello Stretto di Messina.

Nel rapporto del ministero delle Infrastrutture vengono descritte le numerose riforme, alcune delle quali previste dal PNRR, attuate o avviate nell'ultimo biennio: da quella per la semplificazione della pianificazione portuale a quella per la ridefinizione dei processi per l'aggiudicazione delle concessioni portuali, dalla normativa per l'efficientamento energetico dei porti e gli interventi di cold ironing, con l'attribuzione ai porti della qualifica di "comunità energetiche", alla riorganizzazione dello sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale per la rete dei porti e degli interporti.

Ma qual è l'assetto logistico attuale in Italia, quali sono le ultime novità sulla semplificazione burocratica e l'incremento degli strumenti digitali? Ce lo ricorda sempre il documento del ministero delle Infrastrutture, fornendo un riepilogo degli ultimi interventi normativi e regolamentari approvati:

- la modifica del codice civile relativa al **contratto di spedizione**, che archivia alcune norme risalenti al 1942);
- il varo dello "Sportello Unico Doganale e dei Controlli" (**Sudoco**), che attribuisce all'Agenzia delle Dogane il coordinamento dei 133 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce in ambito portuale, precedentemente in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni;
- la creazione dello Sportello Unico Amministrativo (**Sua**), previsto in tutte le autorità di sistema portuale, che semplifica notevolmente lo svolgimento delle pratiche amministrative;
- la definizione della **National Maritime Single Window** quale interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani, funzione delegata alle Capitanerie di porto;
- infine, la **pianificazione relativa allo spazio marittimo**, il cui documento di riferimento è stato in consultazione pubblica fino al 30 ottobre sul sito del ministero delle Infrastrutture.



(Andres Alvarado/Flickr)

I principali interventi extra-marittimi: le ferrovie

Passando alla pianificazione ferroviaria e urbanistica, che non interessa direttamente l'economia marittima ma n'è direttamente correlata, in generale i progetti di competenza finanziati da PNRR e PNC tramite il ministero delle Infrastrutture riguardano: l'estensione dell'alta velocità ferroviaria e il potenziamento delle reti regionali; il rinnovo dei treni, degli autobus e delle navi per la riduzione delle emissioni; gli investimenti per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi; gli interventi di digitalizzazione per la sicurezza di strade e autostrade; la transizione ecologica della logistica; lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle strade provinciali per migliorare la viabilità delle aree interne; la qualità dell'abitare e le infrastrutture sociali; la tutela e la valorizzazione delle risorse idriche. Alcuni progetti verranno realizzati in

collaborazione con altri ministeri (Transizione ecologica, Transizione digitale, Cultura, Giustizia, Dipartimento per il Sud e la Coesione territoriale). Infatti, quattro delle sei missioni che compongono il PNRR prevedono interventi di competenza del ministero delle Infrastrutture: digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura (493 milioni); rivoluzione verde e transizione ecologica (15,8 miliardi); infrastrutture per una mobilità sostenibile (41,8 miliardi); inclusione e coesione sociale (3,9 miliardi). Accanto agli investimenti, sono previste importanti riforme di carattere ordinamentale, necessarie per accelerare la realizzazione delle opere del Pnrr e di altri interventi infrastrutturali, a migliorare la concorrenza e l'efficienza del sistema economico.

Essenziale per favorire la transizione ecologica è la cosiddetta "cura del ferro", slogan col quale Graziano Delrio,

ASSARMATORI

Siamo la Generazione Blu

www.assarmatori.eu

ministro delle Infrastrutture dal 2015 al 2018 col governo Renzi, soleva chiamare il potenziamento della logistica delle merci su treno, lo shift modale. Con gli interventi pianificati si stima un abbattimento di 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di anidride carbonica. In particolare, saranno realizzati 700 chilometri di ferrovia tra sviluppo dell'alta velocità e linee regionali, 216 chilometri di nuove linee tranviarie, metropolitane e di filobus, oltre all'acquisto di nuovi treni. Per migliorare la sostenibilità ambientale, inoltre, saranno acquistati 3,200 autobus elettrici e a idrogeno per le aree urbane e 2 mila autobus a metano per il trasporto extraurbano, sarà potenziata la sperimentazione dell'idrogeno per le ferrovie non elettrificate (in Val Camonica e al Sud) e saranno realizzati 1,800 chilometri di ciclovie turistiche e urbane.

Per lo sviluppo delle linee ferroviarie ad **alta velocità/alta capacità** sono previsti investimenti per 25 miliardi, mentre 5,45 miliardi sono destinati al potenziamento delle reti regionali e l'elettrificazione, con una particolare attenzione al Mezzogiorno, e al miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti. Per il programma di potenziamento dei nodi ferroviari nelle aree urbane sono previsti circa 3 miliardi, mentre 700 milioni serviranno per la riqualificazione di 30 stazioni strategiche dal punto di vista trasportistico e turistico.

Nell'alta velocità/alta capacità ferroviaria gli interventi di maggior rilievo riguardano la realizzazione dei principali lotti funzionali della linea Salerno-Reggio Calabria (11,2 miliardi), il completamento della Napoli-Bari (1,4 mld), ulteriori lotti funzionali della Palermo-Catania-Messina (1,4 mld). Per la Brescia-Padova sono previsti l'attraversamento di Vicenza e la progettazione definitiva del lotto da Vicenza a Padova (4,6 mld).

Sulla linea Liguria-Alpi gli interventi riguardano il completamento del Terzo Valico del Giove (4,0 mld) e sulla Verona-Brennero è previsto in particolare l'attraversamento di Trento (0,9 mld). Le opere permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza, soprattutto nelle tratte del Sud, di aumentare il traffico merci su rotaia e migliorare le connessioni con i porti, agevolare il collegamento delle linee del Nord con il resto dell'Europa. Una volta completata la linea ad alta velocità, il tempo di percorrenza tra Roma e Reggio-Calabria si ridurrà di circa un'ora, da 5 a 4 ore, adeguandosi al tempo necessario per spostarsi in treno da Roma a Torino, tratta di pari lunghezza. Interventi di velocizzazione ed efficientamento interesseranno le cosiddette 'connessioni diagonali', come la Roma-Pescara (600 milioni), la Orte-Falconara (0,5 mld), la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia (400 milioni).

Tra gli interventi di potenziamento delle ferrovie regionali figurano investimenti sulle linee Roma-Venafro-Campobasso-Teroli e Sibari-Catanzaro lido-Reggio Calabria (Ionica). Saranno poi effettuati interventi sul nodo di Catania, sarà elettrificata la Barletta-Canosa. La linea Codogno-Cremona-Mantova sarà raddoppiata, così come la Albairate-Abbiategrasso. Ulteriori investimenti riguarderanno il collegamento con il porto di Augusta e per i collegamenti ferroviari con gli aeroporti di Olbia e Brindisi. Gli investimenti previsti nella mobilità su ferro prevedono anche la realizzazione del programma 'Percorsi nella storia', con interventi nelle ferrovie storiche nazionali e il treno verde della Sardegna. ■



Il porto di Genova (Elisa Triolo/Flickr)

ALWAYS LOOKING FORWARD

ANTICIPA IL FUTURO. NOLEGGIA CON VRENT.



vrent
member of **vfm** company



2023 rotta verso il futuro delle crociere

L'ESTATE 2022 HA SEGNATO UN PUNTO DI SVOLTA SIGNIFICATIVO NELLA RIPARTENZA DELLE CROCIERE. UN SETTORE MOLTO IMPORTANTE E SPESSO SOTTOVALUTATO PER L'ECONOMIA, CHE VEDE PROPRIO L'ITALIA TRA I MAGGIORI BENEFICIARI IN EUROPA, CON CIRCA UN TERZO DEI PASSEGGERI MOVIMENTATI. BASTI RICORDARE CHE, PRIMA DELLA PANDEMIA, IL SOLO GRUPPO COSTA GENERAVA UN IMPATTO ECONOMICO ANNUO DI 12,6 MILIARDI DI EURO IN EUROPA, DI CUI OLTRE 3,5 MILIARDI IN ITALIA, CREANDO OLTRE 63 MILA POSTI DI LAVORO, E COLLABORANDO CON CIRCA 5 MILA AZIENDE ITALIANE.

In particolare, Costa Crociere ha chiuso la stagione estiva in maniera positiva a livello di prenotazioni. Oltre ai numeri, è importante sottolineare l'alto livello di soddisfazione che hanno fatto registrare le proposte di vacanze targate Costa. Un dato che risulta non solo dai "comment form" di fine crociera compilati dagli ospiti ma anche dai feedback ricevuti dagli agenti di viaggio. Questi due elementi, uno quantitativo e uno qualitativo, sono molto incoraggianti per avvicinarsi nel migliore dei modi al 2023, che potrebbe segnare il ritorno delle

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

crociere ai livelli pre-pandemia.

Alcuni elementi esterni, come il miglioramento della situazione legata al Covid-19, hanno sicuramente favorito la ripresa crociere. Ma ancora di più hanno influito gli sforzi e gli investimenti effettuati delle compagnie per garantire un prodotto sempre migliore. Secondo una ricerca commissionata da Costa Crociere a Human Highway, la crociera Costa potrebbe rappresentare la vacanza ideale per circa 10 milioni di italiani. Costa sta cercando di attrarre questo vasto potenziale con un'offerta rinnovata, che mira a esplorare le destinazioni attraverso esperienze uniche, sia a terra sia a bordo. Ad esempio, attraverso un programma di escursioni completamente ridisegnato, che consente di godersi le tradizioni, i sapori e i colori più autentici di ogni località, e una proposta gastronomica d'eccellenza, **con i piatti ideati da tre grandi chef**, Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, per scoprire le destinazioni anche attraverso il cibo. Ma anche l'intrattenimento, con live show, musica e feste a tema, si differenzia in base agli itinerari, per offrire sempre un tocco locale.

Alle esperienze di bordo si accompagnano nuove proposte, come **"cruise & golf"**, che combina un'esperienza di golf unica con il relax e il divertimento di una crociera Costa, a bordo delle navi più innovative della flotta. Per quanto riguarda gli itinerari, grande protagonista è il Mediterra-



neo, non solo in estate ma anche in inverno, alla scoperta di Francia, Spagna e Italia, oppure di Grecia e Croazia. Con alcune novità, come l'ingresso di Taranto nella programmazione per il prossimo anno. Oltre al Mediterraneo, ci sono poi tante opportunità per viaggiare in Nord Europa, Emirati Arabi e Oman, Caraibi, Sud America. Per concludere con la regina delle crociere: il Giro del Mondo.

Un altro aspetto su cui Costa Crociere non ha mai smesso di lavorare, e che ha preso ulteriore vigore con la ripartenza, è quello della **sostenibilità**. Nell'estate del 2021, durante la fase di ripartenza, la compagnia ha presentato e iniziato a condividere con le istituzioni e le comunità locali il suo

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Assoporti

Associazione dei Porti Italiani
Piazza Albania n. 10 - 00153 Roma
Tel. +39 06 6876193
email : comunicazione@assoporti.it

www.assoporti.it



#I porti non si fermano
#Ports don't stop

**Costa Toscana**

“Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo”, il decalogo che riassume l’impegno di Costa per crescere insieme alle destinazioni dove opera con le sue navi. Questo manifesto nasce da un concetto chiave, ovvero quello di considerare le navi come parte integranti dei territori e delle comunità che le accolgono durante il loro viaggio, e non più come mezzi di trasporto che entrano e escono da un porto. Di conseguenza, la rotta di Costa per crescere in modo sostenibile si basa su due priorità. La prima è la così detta “decarbonizzazione”, ovvero l’abbattimento delle emissioni delle navi; la seconda riguarda la mobilità sostenibile, ovvero tutta quella parte di mobilità connessa alle crociere che si svolge a terra, come ad esempio le escursioni o i trasporti necessari per portare i passeggeri nei porti di imbarco e riportarli a casa.

Per quanto riguarda le navi, Costa ha fatto importanti investimenti per introdurre nuove tecnologie in grado di abbattere le emissioni. Ad esempio, è stata la prima a proporre l’alimentazione a gas naturale liquefatto (LNG), quando ancora non esisteva una infrastruttura dedicata in Europa. Oggi l’LNG è diventata una realtà per le crociere, con ben quattro navi già in servizio nel gruppo Costa. La compagnia ha anche dotato le sue navi di sistemi per il lavaggio e la pulizia dei gas di scarico, e al momento circa un terzo della flotta è già predisposta per lo shore power - l’alimentazione da terra durante la sosta in porto - che viene già utilizzato in Nord Europa, dove i porti sono attrezzati con questa tecnologia.



**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

Rispetto alla neutralità climatica, l'ambizione di Costa è quella di introdurre una nuova generazione di navi che operino a zero emissioni nette entro il 2050. Un obiettivo che richiede ovviamente un focus importante sulla ricerca e sviluppo. Per questo è stata creata, all'interno del gruppo, una "unit" apposita per la decarbonizzazione, che sta lavorando su diverse soluzioni, come i biocarburanti, le batterie, le celle a combustibile.

In merito alla seconda priorità, come unica compagnia crocieristica battente bandiera italiana e azienda leader nel mercato in Europa, Costa è impegnata a favorire l'integrazione tra i diversi player del settore turistico e la transizione verso modelli di mobilità sostenibile e di valore. **La collaborazione pubblico-privato è la chiave per valorizzare il patrimonio turistico italiano.** Un esempio concreto è la collaborazione tra Costa e Trenitalia per lo sviluppo di iniziative a favore della mobilità turistica sostenibile, in particolare per gli spostamenti dei passeggeri delle navi da crociera - già operativo nel porto di Civitavecchia - così da offrire loro un'esperienza di viaggio più sostenibile e promuovere le eccellenze turistiche locali. L'obiettivo è creare, nei porti dove operano le navi, delle reti di mobilità sostenibile che siano "dual use", ovvero fruibili sia dai turisti delle crociere che dai cittadini, integrando i flussi turistici nei piani di mobilità sostenibile delle città (PUMS). Infine, Costa crede fortemente nella necessità di creare sempre maggiori sinergie tra tutti i livelli coinvolti (governo, Parlamento, autorità locali, industry, associazioni) per coordinare lo sviluppo della politica industriale crocieristica e assicurare piena sinergia tra pubblico e privato, garantendo un approccio olistico e di filiera.

Questa transizione verso un modello di turismo crocieristico più sostenibile implica importanti investimenti da parte delle compagnie, con risultati che vanno a beneficio dell'intera comunità. Per questo sarebbero auspicabili nuove politiche di incentivazione e sostegni economici che vadano a supportare le compagnie, così come già avvenuto per molti altri settori. ■



SARDA BUNKERS SpA



Bunkeraggi nei porti campani
Trasporti prodotti petroliferi
Ritiro bilges - Sludges - Slops
Interventi antinquinamento

Ufficio amministrativo
 Tel. 0812514121 pbx
 Fax 0815524712
 E-mail: info@sardabunkers.it
 Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
 Sito web: www.garollagroup.it

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

(Pierre Wolfer/Flickr)



SUPERARE LE DIVISIONI TRA CAPITALE E LAVORO

di **Arturo Capasso**

Da molti anni la responsabilità sociale dell'impresa (RSI) è un tema sempre più discusso in ambito accademico, economico e politico. Il dibattito, tuttavia, è in continua evoluzione e, in queste brevi considerazioni, alla luce del momento particolare che caratterizza lo scenario globale, vorrei evidenziare taluni aspetti del problema, provando a rispondere a tre quesiti puntuali:

1. Perché la RSI ha suscitato negli ultimi decenni una crescente attenzione?
2. Perché l'evoluzione dei mercati finanziari potrebbe comportare una convergenza in tema di RSI fra posizioni storicamente contrapposte?
3. Quale impatto hanno avuto sulla responsabilità sociale dell'impresa i recenti fenomeni (pandemia e guerra Russia-Ucraina) che hanno stravolto lo scenario economico e sociale?

Dalla catena di montaggio alla catena di valore

Ricostruiamo in primo luogo e per grandi linee le posizioni nel dibattito sulla responsabilità sociale dell'impresa. «*It is not from the benevolence of the butcher, the brewer, or the baker that we expect our dinner, but from their regard to their own self-interest*» (Adam Smith, *An Inquiry into the Nature & Causes of the Wealth of Nations*, Vol 1, 1776). Questa celebre considerazione del grande economista scozzese descriveva in modo efficace come il **fondamento dell'economia di mercato fosse l'incentivo individuale** e come assecondare la naturale tendenza dell'imprenditore verso la massimizzazione del profitto aziendale si dimostrasse funzionale a massimizzare la ricchezza prodotta dal sistema economico nel suo complesso. Il ragionamento di Smith poggiava su una logica che, a quel tempo, poteva essere del tutto condivisibile: all'imprenditore va la ricchezza residuale, ossia quanto rimane una volta che siano stati retribuiti tutti coloro che forniscono le risorse necessarie per la produzione, pagati gli interessi sui capitali presi a presti-

**DALLA PRODUZIONE
DELLE MERCI CON LE
MERCÌ SIAMO PASSATI
ALLA PRODUZIONE IN-
TANGIBILE DI COSE IN-
TANGIBILI, COSTRINGEN-
DO L'ECONOMIA A SU-
PERARE L'ACCANIMENTO
NEOCLASSICISTA.
PRIMA LA GUERRA E POI
LA PANDEMIA HANNO
RIMESSO AL CENTRO LA
CARA VECCHIA RESPON-
SABILITÀ SOCIALE
D'IMPRESA**

to e versate le tasse. Sono dunque gli imprenditori i soggetti maggiormente interessati a massimizzare il risultato dell'impresa, impiegando in modo produttivo le risorse e fornendo prodotti e servizi ai quali il mercato sia disposto a riconoscere valore. Nel corso del tempo però l'evoluzione dei sistemi produttivi, dei mercati e del contesto sociale ha indotto sempre più i principali attori del sistema economico a **una diversa consapevolezza riguardo la funzione sociale dell'impresa**. Si tratta di una presa di coscienza progressiva che ha coinvolto con intensità non sempre uguale varie tipologie di aziende e di sistemi economici. Di fatto, sia pure con tempi e modalità differenti in ambiti diversi, il processo di creazione e diffusione della ricchezza stava radicalmente cambiando. **La produzione di merci attraverso le merci, per usare una famosa espressione di Piero Sraffa, si stava sempre più trasformando in produzione di risorse intangibili** attraverso altre risorse intangibili. In un'economia moderna, il vantaggio competitivo delle imprese dipende sempre di più dalla conoscenza: quella interna, rappresentata dalle competenze e dalle capacità delle aziende, e quella esterna, intesa come relazione fra l'azienda e i suoi mercati di riferimento, primo fra tutti la forza del marchio ma anche le relazioni mutualmente vantaggiose con clienti, fornitori e sistema sociale. **Se un tempo erano importanti i "mezzi di produzione" al centro dei ragionamenti di Marx ed Engels, oggi la capacità produttiva stessa è diventata una merce**, una commodity, largamente disponibile a prezzi competitivi in efficienti piattaforme dov'è possibile farsi realizzare qualsiasi tipo di manufatto. Il vantaggio competitivo non è più legato alla fabbrica e agli impianti industriali ma dalle idee, dalle competenze, nonché alle relazioni che possono essere prodotte o vanificate con il susseguirsi dei cicli produttivi. Pertanto, i risultati delle aziende non possono essere misurati esclusivamente in termini tangibili ma sono rappresentati in misura sempre maggiore dall'entità del patrimonio di risorse intangibili. Si osserva, infatti, come il valore delle imprese non dipenda tanto dalle singole transazioni e dal risultato reddituale che ne deriva quanto dalla relazione di continuo scambio di beni, servizi e conoscenza con clienti, fornitori e contesto socio-ambientale nel quale l'azienda opera. Non si spiegherebbe altrimenti il valore di società come WhatsApp, che di fatto non ha né utili né



*Catena di montaggio
della Volkswagen Beetle
(Alden Jewell/Flickr)*



GRUPPO FORGES DAVANZATI SRL
International trade services

Via Melisurgo, 15 - 80133 Napoli - Tel. 081 5523071 - 081 5520167 - Fax 081 5518127

Cis di Nola Isola 1, Torre 1, 123 - Tel. 081 8268682 - Fax 081 5108597 - www.gruppoforgesdavanzati.it - mail: info@gruppoforgesdavanzati.it



*Catena di montaggio moderna
(Spencer Cooper/Flickr)*

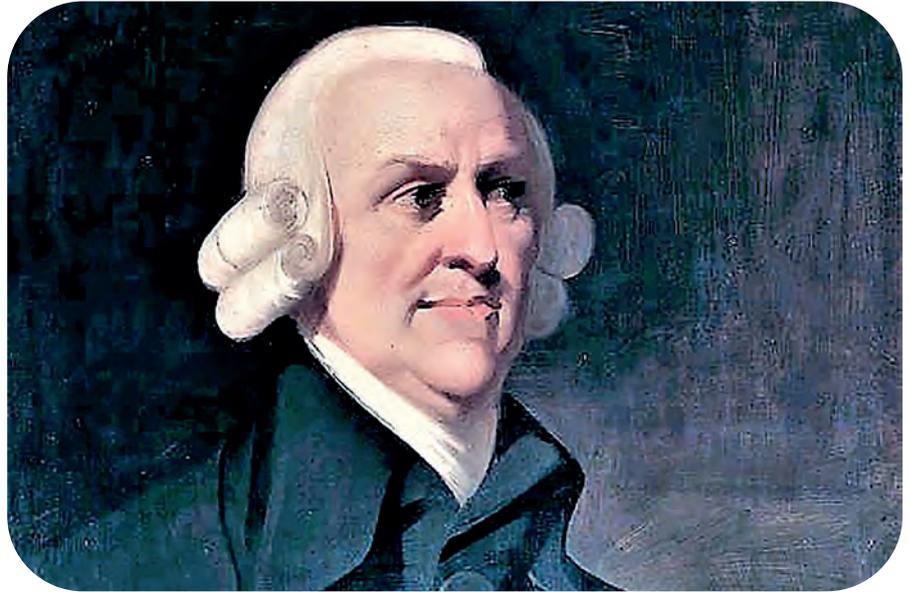
ricavi, ma tantissimi utenti e un patrimonio di informazioni, o la circostanza che una società automobilistica come la Ferrari abbia un valore di mercato di poco inferiore ad un colosso del settore come Stellantis.

Investitori istituzionali

Il peso crescente dei fattori intangibili nel valore delle imprese ha avuto una grande rilevanza per il governo e la gestione delle aziende perché, a differenza delle risorse tangibili, le quali possono essere regolate da specifici diritti di proprietà, **le risorse intangibili sono spesso condivise con i molteplici portatori di interessi (*stakeholders*)**. La sostenibilità delle stesse aziende dipende in molti casi dall'intensità e dalla qualità della relazione con stakeholders diversi dagli azionisti e dal management. La disputa fra economisti neoclassici, fermi nel credo dell'impresa gestita per creare valore per gli azionisti, e i teorici della *stakeholder theory* è andata avanti per diversi decenni. Negli anni Settanta Milton Friedman scriveva un saggio dal titolo quasi provocatorio, *'The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits*, con uno sguardo rivolto al passato, però, a imprese essenzialmente incentrate su attività tangibili, facilmente misurabili e appropriabili. Per queste imprese, che magari sono tuttora attive in alcuni settori tradizionali, è sufficiente comportarsi nei limiti fissati dalla legge, operare in mercati concorrenziali e concentrarsi sulla massimizzazione degli utili per i propri azionisti. Tuttavia, per molte altre imprese la situazione è alquanto mutata. Quando il risultato dell'attività produttiva non è più dato solo da risorse tangibili ma da risorse intangibili condivise con altri *stakeholders* la massimizzazione del profitto per gli azionisti non coincide necessariamente con la massimizzazione della ricchezza per il sistema economico nel suo complesso, perché se il rendimento residuale del processo produttivo non sono più solo nei beni e servizi vendibili sul mercato ma in un capitale di conoscenza e relazioni condiviso con gli *stakeholders*, questi partecipano in parte al risultato residuale. Possiamo quindi ragionevolmente affermare che l'attenzione riservata nella storia economica recente alla responsabilità sociale delle imprese non risponde solo ad una finalità etica ma piuttosto testimonia il riconoscimento da parte delle aziende dell'importanza delle relazioni con i propri stakeholders, siano essi clienti, dipendenti o altre componenti del sistema socio-economico, nella misura in cui questi condividono risorse essenziali per il successo dell'azienda e per la sostenibilità dei suoi vantaggi competitivi nel lungo periodo.

Proviamo allora a rispondere al secondo quesito che ci siamo posti: perché anche i sostenitori del valore per gli azionisti come unico obiettivo dell'attivi-

tà aziendale potrebbero convergere sulle posizioni dei fautori della RSI. È fin troppo evidente come il valore dell'impresa sia dato dal mercato, segnatamente dal mercato borsistico dove si negoziano i suoi titoli azionari. Ora, da alcuni anni, in tutti i mercati, si osserva il fenomeno della concentrazione della proprietà delle azioni nei portafogli degli investitori istituzionali. I risparmiatori che investono direttamente in titoli azionari rappresentano solo una modesta frazione del flottante. L'investimento in azioni si realizza sempre più spesso attraverso strumenti come i fondi azionari e altre forme di gestione accentrata. In conseguenza di ciò, gli investitori istituzionali hanno un'influenza enorme sui mercati. Stime recenti riferite al mercato azionario degli Stati Uniti (<https://seekingalpha.com/article/4513425-institutional-investors>) attribuiscono agli investitori istituzionali circa il 75 per cento del valore di mercato dei principali indici azionari e oltre il 90 per cento del volume di scambi giornalieri su questi indici. In Europa le percentuali sono meno elevate ma in continua crescita. In pratica, **nei principali mercati borsistici sono gli investitori istituzionali a determinare i prezzi delle azioni** e, quindi, il valore di mercato delle società. Dalla seconda metà dello scorso decennio un graduale e progressivo convincimento dei grandi investitori istituzionali li ha indotti ad adottare un approccio nella gestione dei propri portafogli titoli. Il punto di svolta potrebbe essere individuato nel 2006, quando su iniziativa della Nazioni Unite un gruppo internazionale di investitori istituzionali, sensibili alla crescente rilevanza delle questioni ambientali,



Adam Smith



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

P.zale IMMACOLATELLA VECCHIA - TEL. 081/5527240 (pbx) - FAX 081/5524435

MOLO BEVERELLO - PORTO NAPOLI

e-mail: ormeggiatorinapoli@libero.it



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

Elon Musk, CEO di Twitter
(DonkeyHotey/Flickr)



sociali e di corporate governance per le pratiche di investimento, sottoscrissero i *Principles for Responsible Investment (PRI)*, impegnandosi formalmente a promuovere l'incorporazione di fattori ambientali, sociali e di governance aziendale, Environmental Social and Governance (ESG) nel processo decisionale di investimento. Il PRI conta ormai più di 4,900 istituzioni finanziarie aderenti, firmatarie dei sei principi chiave dei PRI, che si impegnano a pubblicare relazioni periodiche sui loro progressi verso gli obiettivi fissati nei principi. Il testo della dichiarazione è eloquente: *Nel firmare i Principi, noi come investitori ci impegniamo pubblicamente ad adottarli e attuarli, ove coerenti con le nostre responsabilità fiduciarie. Ci impegniamo inoltre a valutare l'efficacia ea migliorare nel tempo il contenuto dei Principi. Riteniamo che ciò migliorerà la nostra capacità di rispettare gli impegni assunti nei confronti dei beneficiari e allineerà meglio le nostre attività di investimento con gli interessi più ampi della società.* La circostanza per cui i più importanti operatori nel mercato azionario decidono di adottare accanto ai tradizionali parametri di rischio e rendimento anche gli indicatori ESG per valutare i titoli da ac-

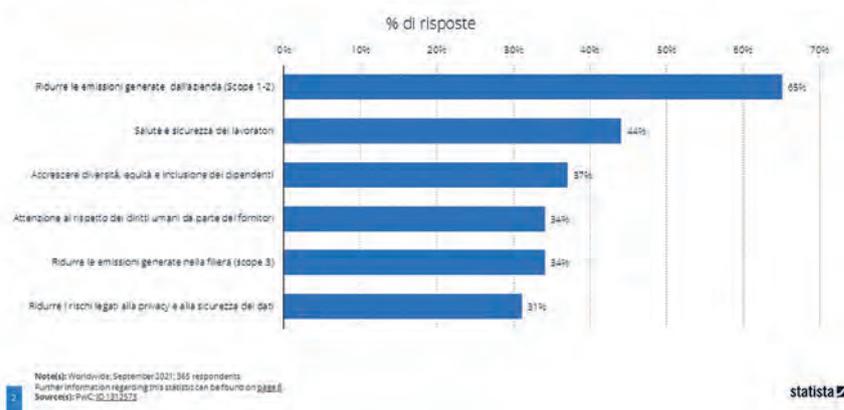
quistare ha un effetto dirompente. Se in passato un'azienda che decideva di adottare standard di RSI più elevati rispetto a quanto richiesto dalle norme vigenti poteva essere accusata di "sprecare" la ricchezza di pertinenza degli azionisti, questo rischio ora viene meno in quanto le migliori performance in termini di RSI e l'incremento dei parametri ESG comporteranno una maggiore attrattività del titolo per gli investitori e di conseguenza un valore più elevato del capitale degli azionisti. La massimizzazione del valore degli azionisti, cara a Friedman, e l'attenzione per gli stakeholders possono dunque divenire di fatto obiettivi convergenti, in virtù delle scelte degli investitori istituzionali che sembrano prestare una nuova e oserei dire auspicata attenzione a quelle problematiche che a livello macro-economico possono contribuire alla prosperità e alla sostenibilità di tutto il sistema.

Nel seguente grafico si riportano i risultati di un sondaggio svolto da PW&C nel 2021 sulle principali tematiche ESG alle quali prestano attenzione gli investitori istituzionali nel mondo.

Orientata al rapporto con gli stakeholders, o imposta dai mercati finanziari, la RSI è stata messa recentemente alla prova da due eventi di portata globale e dagli effetti decisamente dirompenti.

E con questo arriviamo al terzo interrogativo della nostra analisi: **quale impatto hanno avuto sulla responsabilità sociale dell'impresa la pandemia e la guerra Russia-Ucraina?**

Priorità ESG per gli investitori istituzionali nel mondo nel 2021



Altruismo pandemico

Il 20 gennaio 2020, in una purtroppo storica conferenza stampa, la China's National Health Commission confermò che i casi di polmonite ad eziologia ignota riscontrati nella città di Wuhan erano manifestazioni di una nuova malattia virale contagiosa successivamente identificata con il nome di COVID-19. La pandemia da COVID-19 ha avuto con tempistiche ed effetti differenti ripercussioni sulle economie di tutto il mondo. In Cina il blocco delle attività produttive ha messo in crisi anche le economie dei principali paesi industrializzati, che nel tempo erano divenute fortemente dipendenti dalle produzioni cinesi di prodotti finiti e di componentistica per alcune industrie di grande rilevanza. Inoltre, la progressiva ondata di contagi e le rigide politiche di lockdown hanno determinato il sostanziale

blocco delle produzioni non essenziali nonché dei viaggi internazionali, creando strozzature nelle catene logistiche e imponendo la chiusura di alcuni importanti comparti come il turismo e i servizi connessi. Le conseguenze della pandemia a livello economico generale sono state ampiamente discusse sia in ambito accademico sia nella stampa specializzata. Per quanto specificamente riguarda la RSI vi sono alcuni aspetti interessanti da osservare. In primo luogo, **nel momento più drammatico dell'emergenza quasi tutte le imprese hanno ritenuto di doversi prodigare per offrire un concreto aiuto alle strutture sanitarie** e ai governi impegnati nel fronteggiare una crisi di proporzioni mai viste prima. La tabella che segue riporta alcuni esempi di aziende che hanno messo volontariamente e gratuitamente a disposizione capacità produttive, reti logistiche, competenze e risorse finanziarie:

LE GRANDI IMPRESE DI FRONTE ALL'EMERGENZA COVID

AEGEAN - Voli cargo gratuiti per il trasporto di forniture mediche e farmaceutiche dall'Estremo Oriente. AEGEAN (Hellenic Petroleum ha fornito il carburante).

AREXONS - Creazione e produzione del Fulcron Detergente Igienizzante delle superfici, da donare agli ospedali.

GIORGIO ARMANI - Produzione di mascherine e camici monouso per il personale sanitario.

BULGARI - Produzione di flaconi di gel disinfettante per le mani da fornire a tutte le strutture mediche attraverso il coordinamento del Governo Italiano.

BURBERRY LONDON - Utilizzo della filiera globale per la consegna di mascherine al Servizio Sanitario. Produzione di abbigliamento e mascherine protettive per i pazienti.

COMBI LINE
International Spa

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

SERVIZI LCL DA/PER NAPOLI

EXPORT:

- Imbarchi per Asia via Singapore o via Hong Kong

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

IMPORT: (con sbarco e svuotamento a Napoli)

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

- Servizi regolari LCL da/per resto del mondo via Milano

- Servizio treno da/per Cina

- Servizio full truck da/per Cina

Filiale di NAPOLI - Via E. Cosenz n. 13 - 80142 Napoli - Fax: 081 19810064 napoli@combiline.it

Contatti:

Director, sales/import: Vincenzo La Montagna - vincenzo.lamontagna@combiline.it - Tel. 081 19810053

Export, sales: Angela Amitrano - angela.amitrano@combiline.it - Tel. 081 19810052

Customer service, sales: Diego Sommella - diego.sommella@combiline.it - Tel. 081 19810055



CALZEDONIA GROUP - Produzione di mascherine e camici negli stabilimenti italiani di Avio (TN) e Gissi (CH) e negli stabilimenti del Gruppo in Croazia.

CANADA GOOSE - Produzione di dispositivi di protezione individuale per il personale medico.

FERRARI - Impianti e dipendenti a disposizione di Siare Engineering per la produzione della componentistica e l'assemblaggio di nuovi respiratori polmonari necessari per i pazienti nelle terapie intensive.

GUCCI - Produzione e donazione di mascherine e camici per il personale sanitario.

LVMH (Moët Hennessy Louis Vuitton) - Fornitura di mascherine chirurgiche attraverso un fornitore industriale cinese. Conversione delle linee di profumeria (Dior, Guerlain, Givenchy) per fornire gratuitamente gel disinfettante alle autorità sanitarie.

NATUZZI ITALIA - Produzione di mascherine chirurgiche nello stabilimento di Ginosa (TA).

PETIT BATEAU - Produzione di maschere protettive destinate all'autorità sanitaria che supervisiona le esigenze regionali nel dipartimento francese di Aube – dove si trova la sede dell'azienda.

SAFILO GROUP - Produzione e donazione di occhiali di sicurezza per gli operatori sanitari.

ZARA - Produzione di 300mila mascherine a settimana, a disposizione del personale sanitario in Spagna.

ERMENIGILDO ZENGA - Produzione di camici protettivi per il personale medico e ospedaliero realizzati con un tessuto non tessuto prodotto da Pratrivero SpA di Biella.



The image is a collage of four photographs related to logistics and shipping, with a central white box containing the SISAM logo and tagline. The top-left photo shows a stack of white cylindrical containers on a blue metal frame. The top-right photo shows a large orange gantry crane at a port. The bottom-left photo shows a worker in an orange safety vest and hard hat standing next to a yellow shipping container. The bottom-right photo shows a ship docked at a pier with a large orange crane. The central white box contains the SISAM logo, which is a blue stylized 'S' shape, and the text 'SISAM WE DELIVER' below it.

SISAM
WE DELIVER

 logistics@sisam.it  +39 0586243810

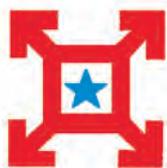
In una prospettiva di più lungo termine la pandemia ha evidenziato la necessità di affrontare questioni sostanziali per la RSI, derivanti dall'integrazione economica globale. In passato molte imprese hanno ottimizzato le proprie filiere produttive trasferendo gran parte delle attività produttive in paesi a basso costo della manodopera, questo anche per effetto della progressiva riduzione dei costi dovuta all'efficienza delle catene logistiche. Di fatto **molti lavoratori e comunità dei paesi maggiormente industrializzati hanno sostenuto in termini economici i costi del trasferimento della produzione su scala globale**, solo in parte compensati dai benefici per minori costi di alcune tipologie di beni. Pertanto si sono prodotte significative sperequazioni di reddito e un allargamento delle disuguaglianze a danno non soltanto degli addetti diretti dell'industria ma anche di larga parte dell'indotto. Correggere queste sperequazioni richiede politiche che riequilibrino le situazioni competitive, contrastando le pratiche commerciali sleali e realizzando un sistema fiscale globale più equo. Si può dunque affermare che **con l'emergenza pandemica è emersa l'esigenza di un approccio più completo e consapevole ai valori della RSI**. Un evento di portata così straordinaria e imprevedibile ha evidenziato come le imprese siano parte integrante della realtà che le circonda e da essa fortemente dipendenti. In questa prospettiva la pandemia ha rappresentato per molte aziende un'occasione di rinascita e cambiamento.



Jeff Bezos, CEO di Amazon
(DonkeyHotey/Flickr)

L'isolamento della Russia

D'altra parte proprio quando l'emergenza sanitaria sembrava superata un'ulteriore sfida si è prospettata all'orizzonte. Nel febbraio del 2022 il tentativo fallito di rovesciare il governo di Kiev ha trasformato quella che nelle intenzioni di Putin doveva essere un'operazione militare speciale in una tragica guerra sulla cui durata ancora non è dato fare previsioni. La risposta del blocco occidentale è stata immediata. Assistenza umanitaria e militare all'Ucraina e sanzioni durissime imposte alla Russia, incluso il congelamento delle riserve valutarie e il sequestro di beni e proprietà russe all'estero. **Queste misure avranno un impatto devastante sull'economia russa**, soprattutto nel medio e nel lungo termine, tuttavia anche le principali economie euro-



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

pee hanno dovuto gestire situazioni non facili, soprattutto nel settore energetico, essendo l'Europa un forte importatore dalla Russia di petrolio e di gas. L'inflazione che aveva già cominciato a manifestarsi soprattutto negli Stati Uniti come conseguenza delle politiche fiscali espansive per la ripresa post-pandemia, ha subito una brusca impennata a causa del forte aumento dei prezzi del petrolio, del gas naturale e dei prodotti alimentari, per i quali soprattutto i paesi europei sono fortemente dipendenti dalla Russia e dalla stessa Ucraina, grande esportatore di grano e altri prodotti agricoli. Le conseguenze immediate sono state un impatto negativo sulle disponibilità e sui consumi delle famiglie, interruzioni delle catene di approvvigionamenti, riduzione degli investimenti a causa di rischi politici e ostacoli alla crescita economica, tutti fattori che contribuiscono a generare un anomalo incremento della volatilità dei mercati e un diffuso clima di incertezza.

Per quanto riguarda la RSI, l'aggressione militare a una nazione indipendente, in aperta violazione del diritto internazionale, ha messo nuovamente alla prova le imprese. In parte come conseguenza delle sanzioni imposte a livello politico, in parte per proprie convinzioni, molte aziende di ogni parte del mondo hanno deciso di abbandonare il mercato russo nel breve volgere di poche settimane. Colossi petroliferi come BP e Shell hanno dismesso le loro quote nelle joint venture russe e nei progetti statali. Molti marchi occidentali hanno chiuso i loro negozi e persino un simbolo come McDonald ha ceduto i suoi ristoranti a una società russa. Le grandi imprese tecnologiche come Alphabet, Meta e Microsoft hanno impedito ai media statali russi di operare sulle loro piattaforme, disabilitato i dati sul traffico in tempo reale dall'Ucraina per tutelarne la sicurezza e protetto l'Ucraina dagli attacchi informatici di hacker filo-russi. Un ruolo fondamentale lo hanno avuto poi le società di telecomunicazioni: Elon Musk ha fornito gratuitamente il suo Internet satellitare Starlink al governo e alla popolazione dell'Ucraina, le principali

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.**

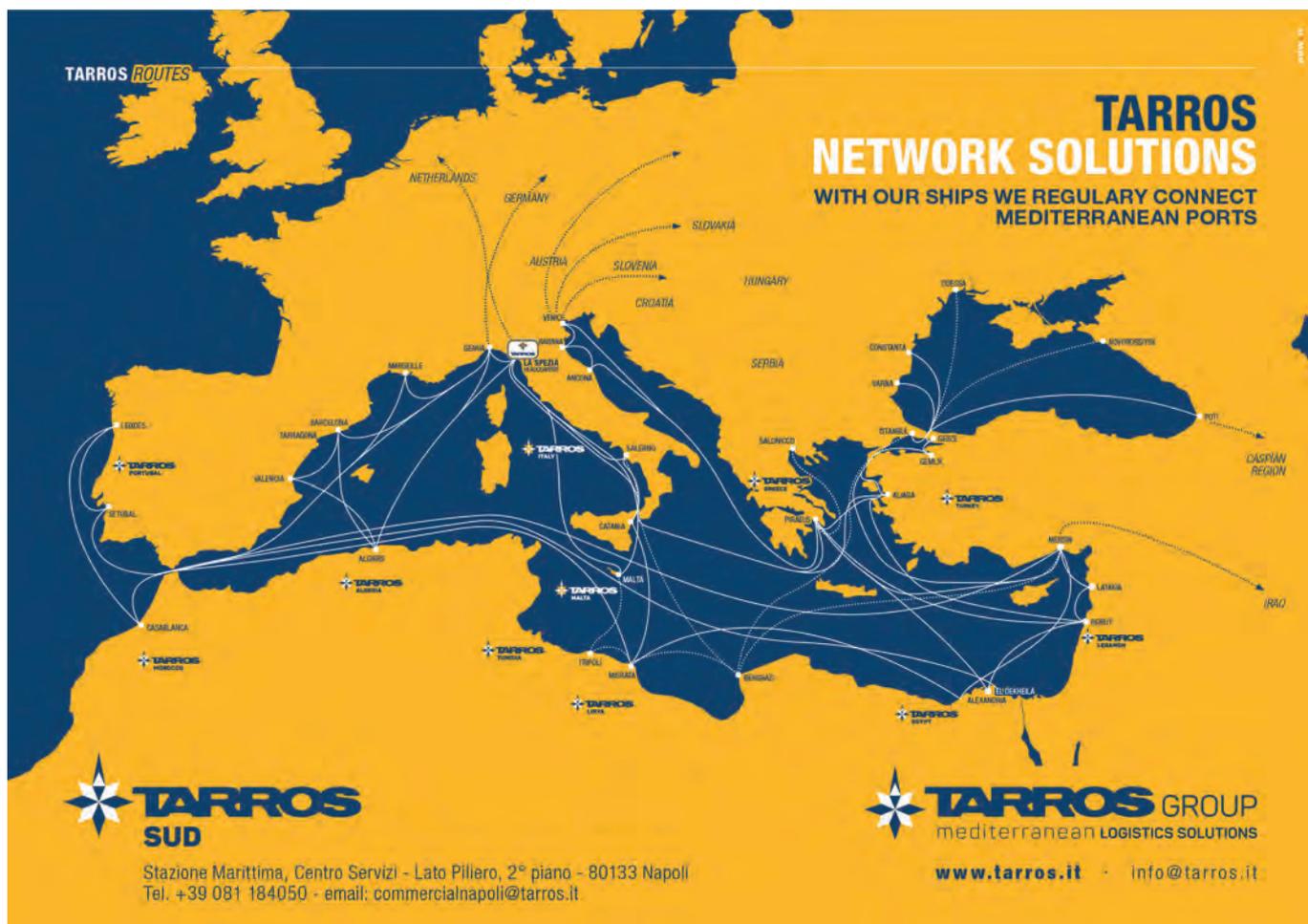
**Ritiro, trasporto
e smaltimento di rifiuti
pericolosi e non pericolosi
a mezzo camion e autobotte**



**Ufficio Operativo e Amministrativo:
Testata Molo Carmine interno porto - 80133 Napoli
Tel. 081268521 - Fax 0813793741 - email: info@grupporiunito.it**

società telefoniche, hanno offerto minuti gratuiti per le chiamate verso tutti i telefoni in Ucraina. Questi sono solo alcuni esempi, poiché grandi e piccole imprese di vari settori in tutto il mondo esprimono la loro solidarietà all'Ucraina in misura senza precedenti, dimostrando come la RSI significhi anche impegnarsi per preservare i valori della pace e del rispetto delle norme di diritto internazionale, anche quando questo può tradursi in perdite in termini economici.

Volendo, in conclusione, rispondere al terzo quesito posto, **si può ipotizzare che le crisi sovrapposte della pandemia e della guerra in Ucraina abbiano avuto un impatto positivo sulla RSI**, nella misura in cui hanno evidenziato come le imprese operino all'interno di sistemi complessi e debbano essere preparate a gestire shock massicci e inaspettati. In questo la RSI può accrescere significativamente le capacità di resilienza delle imprese e la sostenibilità dei loro vantaggi competitivi, proprio allorché le imprese sono percepite come un elemento fondante di una comunità. Mai come in questi periodi appare evidente come anche aziende di grande successo non possano prosperare nel lungo periodo se il contesto di riferimento è gravato da problemi ambientali e sociali. Contribuire in modo significativo alla soluzione di questi problemi riduce sensibilmente i rischi ai quali l'attività aziendale è esposta. Al limite, preoccuparsi solo del valore economico della propria azienda, piuttosto che del sistema complessivo all'interno del quale si opera è come immaginare i giocatori del Titanic che si preoccupino delle loro vincite mentre la nave affonda. Per dirla con le parole di un grande imprenditore, il cui pensiero era forse in anticipo rispetto ai tempi ma il cui esempio è attualissimo, *la fabbrica non può guardare solo all'indice dei profitti. Deve distribuire ricchezza, cultura, servizi, democrazia. Io penso la fabbrica per l'uomo, non l'uomo per la fabbrica, giusto? Occorre superare le divisioni fra capitale e lavoro* (Adriano Olivetti, Città dell'Uomo, 1959). ■



COME FUNZIONA L'INFLAZIONE

di **Paolo Bosso**

La tendenza inflazionistica portata dall'aumento dei costi del trasporto marittimo è per sua natura lenta a ripercuotersi sulla singola persona, ma è inesorabile, e continuerà almeno per la prima metà del 2023. È cominciata prima della guerra in Ucraina ma è indubbio che la guerra l'ha accelerata, parallelamente al drastico aumento dei costi delle materie prime e dell'energia, quest'ultima voce calmierata negli ultimi mesi del 2022.

In un paper pubblicato a fine marzo scorso il Fondo Monetario Internazionale ha spiegato come l'inflazione influisce sullo shipping. Seppur in parte datato, almeno sugli effetti concreti dell'inflazione verso la fine del 2022, resta un documento prezioso per capire quali sono i meccanismi alla base dei rincari nel trasporto marittimo transoceanico.

Il costo della spedizione di un container sulle rotte commerciali marittime mondiali è aumentato vertiginosamente dallo scoppio della pandemia. Gli spedizionieri non si dimenticheranno mai questo periodo, con rincari sui noli container fino a sette volte nell'anno e mezzo successivo a marzo 2020. Concretamente, se prima si pagavano 1,500 dollari per una spedizione, nella primavera del 2020 si è arrivati a pagarne oltre 10 mila, in alcuni casi. E questo vale solo per i container. Per le merci alla rinfusa il rincaro è stato ancora maggiore in proporzione. A settembre del 2022 il prezzo per spedire un container da Shanghai a Los Angeles è crollato a 4,252 dollari rispetto ai 12,424 di circa un anno prima, secondo Drewry Shipping Consultants. Analogamente, secondo KeyBanc Capital Markets, le tariffe spot dell'autotrasporto, esclusi i supplementi sul carburante, sono scese del 30 per cento nel terzo trimestre del 2022 rispetto al terzo trimestre 2021. I costi dell'autotrasporto, però, non potranno calare in modo simile al trasporto marittimo, semplicemente perché le tariffe per spostare un container su un camion non sono schizzate alle stelle come quelle per spostarle via nave. Inoltre, le società di autotrasporto non sono state

È COMINCIATA PRIMA DELL'INVASIONE DELL'UCRAINA MA È INDUBBIO CHE LA GUERRA IN EUROPA L'HA ACCELERATA. IN UN PAPER DEDICATO IL FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE ANALIZZA COME L'INFLAZIONE INFLUISCE SULLO SHIPPING E COME LO SHIPPING, FORZANDO I COSTI DEI NOLI, INFLUISCA SULL'INFLAZIONE



in grado di acquistare tutti i nuovi camion che desideravano quando la domanda era in aumento lo scorso anno - come invece riescono a fare da decenni gli armatori - perché la carenza di chip ha frenato la produzione di veicoli. Ciò ha tenuto a freno gli aumenti della capacità di trasporto. C'è da dire che le compagnie di trasporto, sia quelle marittime che terrestri, aggiungono sempre supplementi per coprire l'aumento dei costi del carburante, il che significa che la fattura ai caricatori scende insieme alla riduzione dei prezzi del diesel. Questo forte calo generale dei costi di trasporto dovrebbe permettere di vedere con più ottimismo l'inizio del 2023. È molto probabile che diminuiranno ulteriormente quando la domanda dei consumatori rallenterà in seguito all'aumento dei tassi di interesse che stanno applicando sia la Federal Reserve statunitense che la Banca Centrale Europea, come non succedeva dagli anni Ottanta.

Studiando i dati di 143 paesi negli ultimi trent'anni si scopre come i costi di spedizione sono un importante motore dell'inflazione in tutto il mondo. **Quando le tariffe di trasporto raddoppiano, l'inflazione aumenta di circa 0,7 punti percentuali**, con effetti piuttosto persistenti, il cui picco arriva dopo un anno per durare fino a un altro anno e mezzo. Ciò implica che l'aumento dei costi di spedizione osservato nel 2021 potrebbe aver aumentato l'inflazione di circa 1,5 punti percentuali nel 2022.

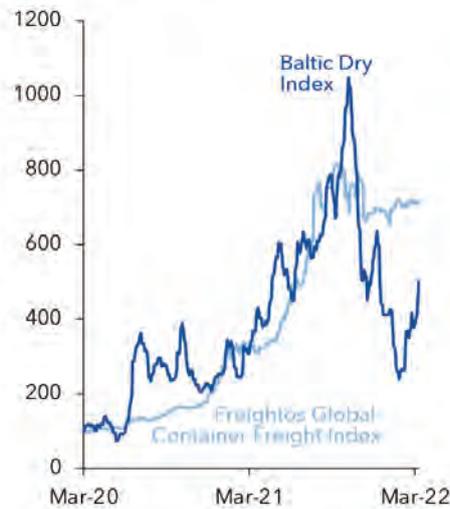


Cargo crunch

Global shipping costs surged during the pandemic, and are likely to continue boosting inflation through year-end.

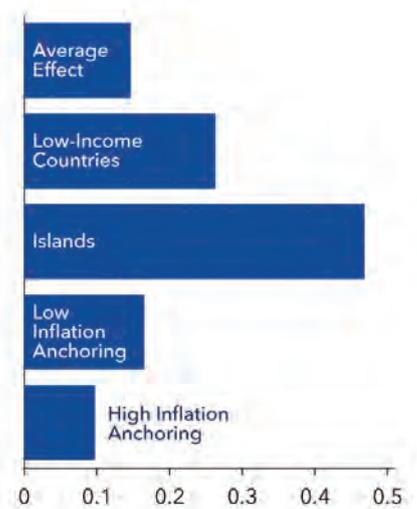
Shipping costs

(indexes; March 1, 2020=100)



Inflation effects 12 months after shipping costs increase

(percentage point)



Sources: Haver Analytics and IMF staff calculations.

Note: The right panel is based on estimates in Carrière-Swallow and others (2022), and presents the impact of a one standard deviation increase in world shipping costs (+21.8 percentage points) on domestic headline inflation after 12 months.

IMF

Sebbene la spinta dell'inflazione sia inferiore a quella associata all'aumento dei prezzi del carburante o dei generi alimentari, che rappresentano una quota maggiore degli acquisti dei consumatori, i costi di spedizione sono molto più volatili. Di conseguenza, il contributo alla variazione dell'inflazione dovuto alle variazioni dei prezzi delle spedizioni marittime globali è quantitativamente simile alla variazione generata dagli shock ai prezzi globali del petrolio e dei generi alimentari. Per esempio, i costi di spedizione più elevati colpiscono i prezzi delle merci importate nei porti entro due mesi e si ripercuotono successivamente sui prezzi alla produzione, perché la maggioranza di questi ultimi per stabilire i prezzi fa affidamento proprio sulle previsioni di import. Ma l'impatto sui prezzi che i consumatori pagano alla cassa si accumula più gradualmente, raggiungendo il picco dopo un anno. È un processo molto più lento di quello che si è visto dopo un aumento dei prezzi globali del petrolio, che si ripercuotono sui distributori di benzina entro un paio di mesi.

Nel rapporto annuale sui costi operativi dello shipping 2022/23, Drewry stima che i costi operativi giornalieri medi per i 47 diversi tipi di nave trattati siano aumentati per il quinto anno consecutivo raggiungendo 7,474 dollari nel 2022, in aumento del 2,2 per cento. Ciò si confronta con un aumento molto più contenuto dell'1,3 per cento lo scorso anno e una tendenza pre-pandemia di flatline o calo dei costi. Sebbene permangano pressioni sui prezzi, si prevede che l'inflazione OPEX delle navi si modererà nel medio termine. «L'aumento dell'OPEX è stato guidato principalmente dall'inflazione dei prezzi di beni e servizi nel settore marittimo, nonché dall'interruzione della catena di approvvigionamento indotta dalla pandemia», spiega Latifat Igbinosun, capo della ricerca OPEX presso Drewry. «L'inflazione dei costi - continua - è stata contenuta nel 2021, in particolare per la riparazione e la manutenzione, poiché gli armatori hanno approfittato della ripresa commerciale e dell'aumento dei guadagni per mantenere le navi in servizio più a lungo. Tuttavia, quest'anno le navi sono tornate ai cantieri, aumentando i costi».

Un'elevata percentuale dell'aumento dell'OPEX del 2022 è stata trainata dai

costi del petrolio lubrificante, che sono aumentati del 15 per cento a causa della fornitura limitata delle raffinerie e degli alti prezzi del petrolio. I costi sono aumentati anche sulle coperture assicurative marittime, in media dell'8 per cento, dopo che erano già aumentate del 7 per cento nel 2021, trainato da un mercato assicurativo in rafforzamento e valori più elevati delle navi in alcuni settori, che hanno spinto verso l'alto i premi assicurativi.

L'inflazione dei costi è stata evidente anche in altre aree chiave. Ad esempio, i costi delle riparazioni in bacino di carenaggio sono aumentati del 6 per cento a livello internazionale nel 2022 a causa degli spazi limitati dei cantieri navali dopo che questi hanno optato per nuovi ordini redditizi e progetti di retrofitting. Nel frattempo, i costi dei pezzi di ricambio sono aumentati del 2 per cento, mentre i costi del personale si sono ridotti grazie agli enormi aiuti pubblici per via della pandemia.

L'aumento dei costi è stato generalizzato in tutti i principali settori del trasporto merci. Le ultime valutazioni includono navi container, rinfuse solide, product tanker, petroliere, gasiere, reefer, ro-ro e car-carrier. Guardando al futuro, nel breve termine, si prevede un rallentamento generalizzato dei traffici marittimi, ad eccezione di quelli di materie prime, legati all'energia come il petrolio e il gas, che influiranno in modo significativo sui budget di spesa disponibili dagli armatori. Drewry prevede che la pressione al ribasso sui costi rimarrà in quelle aree in cui gli armatori hanno un maggiore controllo ma l'inasprimento della disponibilità dei marittimi ad essere sfruttati



(Alisdare Hickson/Flickr)

The advertisement features a collage of transport-related images at the top: a train, a worker loading a truck, and a truck. Below this is a large banner with the text "L'UNIONE FA IL SUCCESSO" in white on a red background. The main image is a large container ship at sea, with a port and cranes visible in the background under a sunset sky. At the bottom left is the logo for uni.tra.co. with the tagline "unione trasportatori containers". At the bottom right, contact information is provided for both the legal and operational offices in Naples.

L'UNIONE FA IL SUCCESSO

uni.tra.co.
unione trasportatori containers

Tel. 081 527 5190 Email: direzione@unitraco.it - operativo@unitraco.it

Sede Legale
Via Cuma, 28
80132 Napoli (NA)

Sede Operativa
Calata Vittorio Veneto
Edificio 161 - 80133 Napoli (NA)

e le normative sulla decarbonizzazione si aggiungeranno all'onere dei costi per gli armatori a medio termine. «Le prospettive per i costi operativi delle navi rimangono incerte, dati i rischi geopolitici in corso, le crescenti pressioni inflazionistiche e il deterioramento delle prospettive economiche», afferma Igbinosun, «ma Drewry prevede una certa moderazione dell'inflazione OPEX poiché le pressioni su alcune voci come le assicurazioni e le riparazioni in bacino di carenaggio si ritireranno, nonostante il rischio di aumento dei costi salariali dei marittimi alla luce della carenza di ufficiali».

L'aumento dei costi di spedizione influisce sull'inflazione in alcuni paesi più di altri. In

questo contesto, le caratteristiche strutturali di un'economia sono determinanti. I paesi che importano più di quanto consumano registrano aumenti maggiori dell'inflazione, così come quelli che sono più integrati nelle catene di approvvigionamento globali. Allo stesso modo, i paesi che in genere pagano costi di trasporto più elevati - quelli senza sbocco sul mare, o a basso reddito, ma soprattutto gli stati insulari - sono quelli che subiscono la maggiore inflazione.

Secondo il Fondo Monetario Internazionale una politica monetaria forte e «credibile» può svolgere un ruolo importante per mitigare tutti questi effetti negativi. L'analisi conclude sostenendo che mantenere le aspettative di inflazione «ben ancorate» è fondamentale per contenere l'aumento dei costi di spedizione marittima sui prezzi al consumo, in particolare le misure che tendono a proteggere i costi di carburante e cibo. ■

L'aumento dei costi di spedizione influisce di più sull'inflazione nei paesi che importano più di quanto consumano

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)
 Oromare - Mod. 115-116 - SP 22 Km. 1,75 - 81025 Marcianise (Ce)
Sede Legale: Via A. Vespucci 78 - 80142 Napoli (Na)

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

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

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

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

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



TRADES

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

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



Roberto Bucci S.p.A.

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

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

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

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

Bucci Freight Services

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

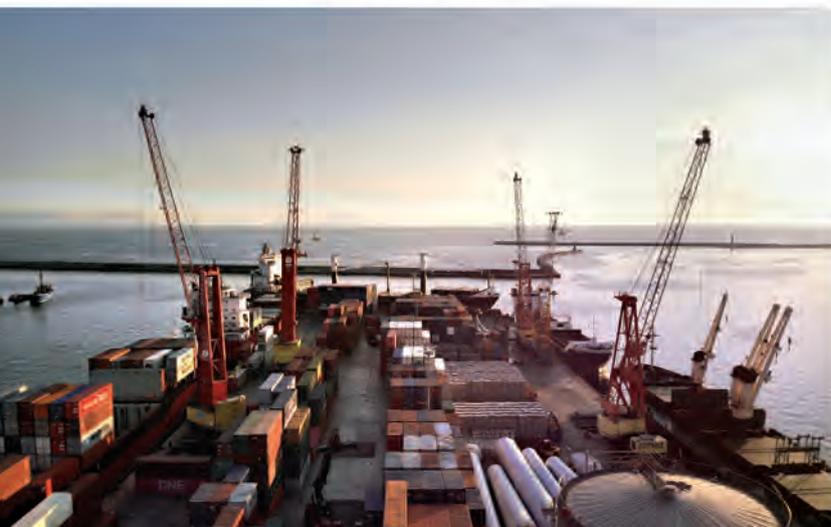


TERMINAL FLAVIO GIOIA S.p.A.

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

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

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



33.000 mq circa sul molo Flavio Gioia
19.300 mq circa sul piazzale ferroviario retrostante
3 gru semoventi Gottwald GHMK 7608
- capacità di sollevamento 150 T - sbraccio max 54 mt
1 gru semovente Gottwald HMK 6507
- capacità di sollevamento 125 T - sbraccio max 51 mt

Terminal Flavio Gioia S.p.A.

Sede legale: Calata Marinella - Interno Porto Napoli

Sede operativa:

Molo Flavio Gioia - Interno Porto Napoli
Tel. +39 081265888 - +39 081266106
account@flaviogioia.it



Navi efficienti

A giugno del 2022 si è tenuta la cerimonia di taglio della lamiera della prima di due navi da crociera di nuova concezione, a propulsione a gas naturale liquefatto, che Fincantieri sta realizzando per TUI Cruises, joint venture tra i gruppi TUI AG e Royal Caribbean Cruises. Saranno costruite a Monfalcone e consegnate nel 2024 e 2026. Con circa 160 mila tonnellate di stazza lorda queste unità costituiranno la spina dorsale della flotta del futuro di TUI Cruises. L'ordine si basa su un prototipo sviluppato da Fincantieri che valorizza le caratteristiche consolidate di modernità e sostenibilità di TUI Cruises, società che vanta una delle flotte più avanzate sotto il profilo ecologico. **Al centro del pro-**

L'IMPATTO DELLE NAVI SUL TOTALE DELLE EMISSIONI DI CO₂. STUDI SCIENTIFICI DEGLI ULTIMI ANNI CONFERMANO CHE L'INDUSTRIA MARITTIMA E NAVALMECCANICA DEVE AGIRE. IN QUESTO CONTESTO, FINCANTIERI INTENDE AGIRE PER CREARE SOCIETÀ PIÙ SOSTENIBILI, POSIZIONANDOSI TRA I FATTORI PIÙ PORTANTE VANTAGGIO COMPETITIVO. QUESTO OBIETTIVO SI RIFERISCE ALLE NAVI GREEN CON TECNOLOGIE INNOVATIVE

getto c'è l'efficienza energetica, con il duplice obiettivo di contenere i consumi in esercizio e minimizzare l'impatto ambientale, in linea con tutte le più recenti normative internazionali in materia. Nel quadro dei propri obiettivi di sostenibilità, Fincantieri è impegnata nell'elaborazione di una previsione che consenta di identificare le possibili traiettorie evolutive future per l'implementazione di tecnologie verdi. In parallelo alle attività interne di ricerca, sviluppo e innovazione, il gruppo promuove la costituzione di partenariati e collaborazioni che permettano di far convergere gli sforzi verso la decarbonizzazione del settore.

Il piano di sostenibilità di Fincantieri del periodo 2018-2022 ha fissato due obiettivi ambiziosi da raggiungere entro il 2030: azzerare le emissioni in porto

Zeus, la nave laboratorio costruita a Castellammare di Stabia per studiare la produzione di energia a bordo



EL FUTURO

**DI GAS SERRA È PIUTTOSTO BASSO. LE STIME DEI TANTI
UNA QUOTA INTORNO AL DUE PER CENTO DEL TOTALE.
STARE AL PASSO DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA IN
VERE UN RUOLO ATTIVO VERSO UN'ECONOMIA E UNA
FIRST-MOVER E GUADAGNANDO, COSÌ, ANCHE UN IM-
TIVO VIENE PERSEGUITO GRAZIE ALLA REALIZZAZIONE**

e dimezzarle durante la navigazione, rispetto al 2017. Navi sempre più *green*, una catena di fornitura responsabile e la collaborazione con istituzioni e business partner saranno fattori fondamentali nel prossimo futuro. Per supportare il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi del piano di sostenibilità, Fincantieri ha definito un approccio integrato al problema della decarbonizzazione del trasporto navale.

Questo approccio è supportato da numerose iniziative di ricerca e sviluppo ed applicazione industriale che renderanno disponibili tutte le tessere del mosaico. Lato banchina Fincantieri sviluppa una serie di progetti finalizzati alla realizzazione di un concept di porto a zero emissioni. In particolare, quello sulle prin-

cipali tecnologie abilitanti necessarie con le relative infrastrutture: sistemi di generazione stazionaria a fuel cell, sistemi di stoccaggio di energia elettrica ad alta densità, il cold ironing, le smart grid, il fotovoltaico.

Batterie al litio

Lato nave l'impegno è nello studio e nella selezione delle soluzioni tecnologiche maggiormente efficaci soprattutto sui costi. Uno dei tasselli del mosaico è costituito dalle **batterie al litio**. Nel 2021 Fincantieri ha costituito la joint venture Power4Future focalizzata su questa tecnologia. Power4Future si occuperà di tutto il processo produttivo: dalla progettazione di celle agli ioni di litio, all'assemblaggio, fino ad arrivare alla commercia-



lizzazione e ai servizi di post vendita. Le batterie, oltre ad alimentare le navi che coprono brevi distanze, potranno anche contribuire ad azzerare le emissioni in porto in assenza di cold ironing.

Il primo impianto di batterie al litio è stato installato su due navi del gruppo Grimaldi, per alimentare i due traghetti gemelli *Cruise Roma* e *Cruise Barcellona*, evitando così di mettere in funzione i generatori diesel durante le soste nei porti, senza utilizzare i motori ausiliari a combustione.

Il laboratorio navale Zeus

Sul fronte della ricerca il gruppo navalmeccanico italiano lavora alla produzione di energia a basse emissioni. Nell'ambito del progetto "Tecnologie a basso impatto ambientale", in collaborazione con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, le Università di Genova, Napoli e Palermo, l'Ente Nazionale di Ricerca e promozione per la standardizzazione, il Rina e col contributo del ministero delle Imprese e del Made in Italy, Fincantieri ha realizzato **Zeus (Zero Emission Ultimate Ship)**, una nave laboratorio di circa 25 metri per lo studio di tecnologie a basso impatto ambientale per la produzione di energia sui mezzi navali. L'unità è stata varata a marzo 2022 scorso dal cantiere di Castellammare di Stabia. Rappresenta il primo prototipo di nave a idrogeno, mosso da propulsori elettrici alimentati da un impianto a celle a combustibile (fuel cell) di circa 130 kW e un sistema di batterie capaci di garantire un'autonomia di circa otto ore di navigazione a zero emissioni, grazie ai circa 50 chili di idrogeno imbarcati.

Le celle a combustibile

Fincantieri ha anche realizzato un laboratorio per studiare le diverse tipologie di fuel cell e valutare prototipi da installare a bordo nave: l'obiettivo è costruire im-

SOLUZIONI DI RISPARMIO ENERGETICO

ALCUNI ESEMPI DI SOLUZIONI ENERGY SAVING

RIDUZIONE CONSUMI PER NAVE DA CA 130.000 GRT (t COMBUSTIBILE/ANNO)

Applicazione fan coil in cabine	290 t/anno
Applicazione fan coil in aree pubbliche	160 t/anno
Sistemi di regolazione a velocità variabile per motori elettrici	220 t/anno
Ottimizzazione "Heat recovery system"	270 t/anno
Ritaratura sistema generazione acqua potabile	48 t/anno
Incremento classe energetica motori elettrici	75 t/anno
Illuminazione LED e ad alta efficienza e controllo automatico illuminazione	130 t/anno

Il calcolo della riduzione dei consumi è basato su valori medi di risparmio per le varie iniziative di risparmio energetico.



**Shipping
Agency
Ship
Broker**

MARINTER SHIPPING AGENCY srl

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

barcazioni per la navigazione marittima e navi da crociera propulse a fuel cell. Pur essendo una tecnologia matura, le celle a combustibile ad oggi non sono in grado di erogare le potenze richieste dalle grandi navi passeggeri, dell'ordine delle decine di megawatt, rispettando allo stesso tempo i vincoli di spazio e costo. **Per favorire lo sviluppo di scala (scale-up) di queste tecnologie, Fincantieri ha presentato nell'ambito dell'IPCEI Hy2Tech un progetto volto a studiare configurazioni flessibili ed ibride di sistemi di generazione di potenza per applicazioni navali, che prevedono l'uso dell'idrogeno quale vettore energetico.** Verranno sviluppate e studiate differenti configurazioni per rispondere alle più ampia gamma di tipologie di navi. Tali soluzioni prevedono sia l'uso di celle a combustibile che quello di sistemi a combustione interna alimentati ad idrogeno, associati a batterie per lo stoccaggio dell'energia. È stato proposto di studiare tali sistemi di generazione di potenza, sia in modalità *stand alone* che nella loro integrazione prototipale a bordo di navi da crociera. Tali navi avranno quindi un minore impatto ambientale.

Navi a idrogeno

Infine, Fincantieri, Msc e Snam hanno firmato un Memorandum of Understanding per valutare congiuntamente la progettazione e **la realizzazione della prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno**, che consentirebbe operazioni a emissioni zero in specifiche aree di navigazione, nonché lo sviluppo della relativa infrastruttura di stoccaggio dell'idrogeno. Il progetto si baserà sulle sperimentazioni già portate avanti da Fincantieri con *Zeus*. L'insieme delle attività consentiranno di aumentare e migliorare la capacità di progettazione di Fincantieri e preparare l'impiego massivo di fuel cells a bordo nave, proponendo ai clienti una gamma di prodotti più green e performanti.



*L'amministratore delegato di Fincantieri
Pierroberto Folgiero*

SOLUZIONI PER L'ABBATTIMENTO DELLE EMISSIONI NOCIVE IN ARIA		IMPATTO EMISSIVO PER TIPOLOGIA DI ALIMENTAZIONE		
DEPURAZIONE FUMI DI SCARICO	PROPULSIONE A LNG/DUAL FUEL	EMISSIONI (CICLO DIESEL)	HEAVY FUEL OIL	LNG
 Riduzione NOx: Marmitta catalitica In cui gli ossidi di azoto sono fatti reagire con urea in un processo ad alta temperatura ottenendo azoto puro (N ₂) e vapore acqueo	Riduzione NOx e SOx: soluzione per le future nuove costruzioni	CO ₂ (g/KWh)	560	430
 Riduzione SOx: Scrubbers torri di lavaggio dei fumi		SO _x (g/KWh)	0,9	0,006
		NO _x (g/KWh)	10,47	2,5

I valori delle emissioni sono riferiti ai limiti imposti dal regolamento MARPOL.

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER





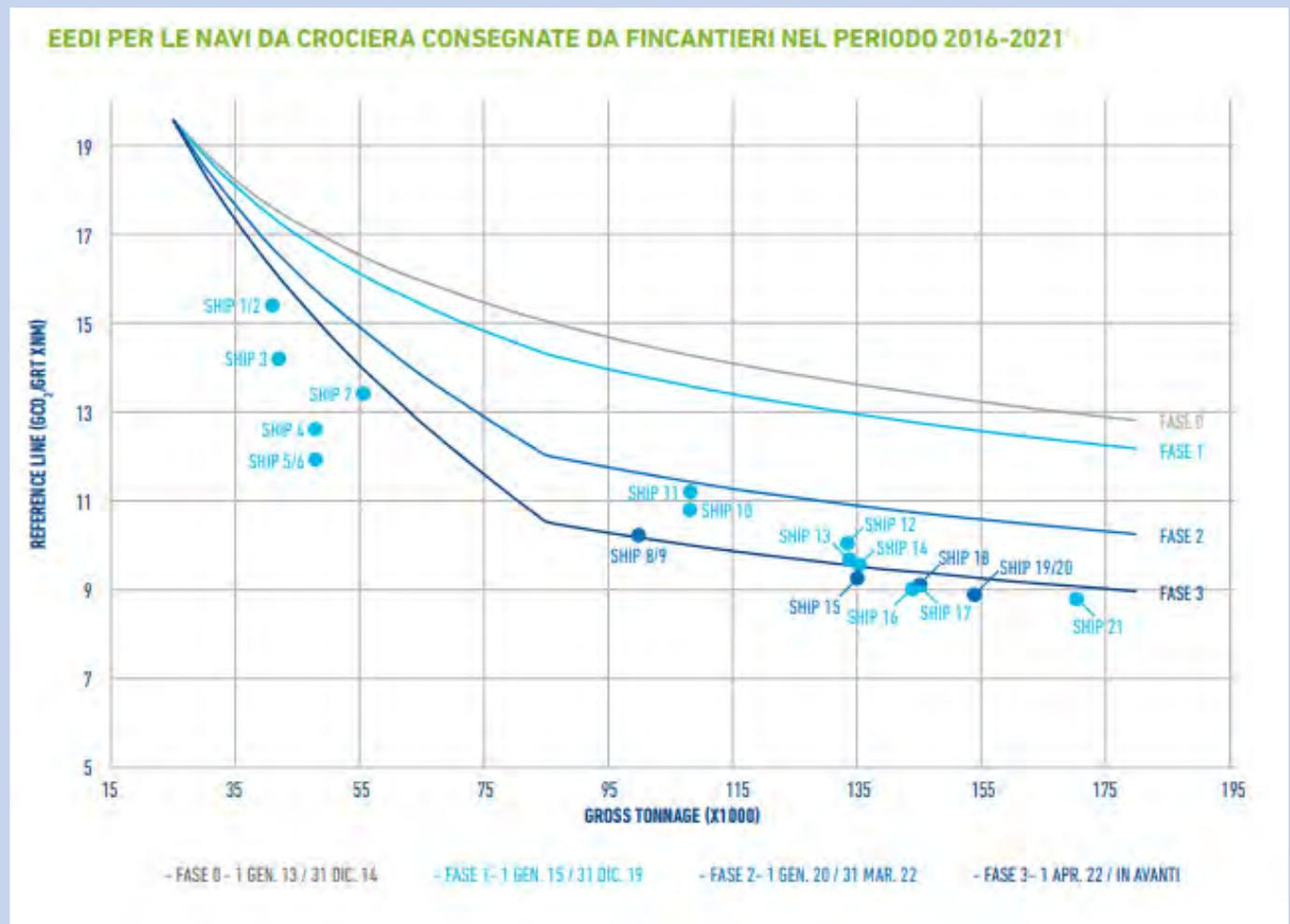

V.A. Cicatiello s.r.l.
International Freight Forwarder
Naples - Italy





Navi militari: ammoniaca e nucleare

La crescente consapevolezza ambientale di molte Marine militari e gli impegni dell'industria del settore in termini di sostenibilità stanno spingendo lo sviluppo delle tecnologie abilitanti necessarie per raggiungere la neutralità carbonica anche qui. **In generale, questo segmento trarrà vantaggio dagli sviluppi realizzati nell'ambito mercantile**, dove le attività di ricerca e sviluppo saranno focalizzate sui combustibili alternativi - come il gas naturale liquefatto, i biocarburanti, l'idrogeno e l'ammoniaca - e sulle tecnologie necessarie per utilizzarli a bordo: celle a combustibile, motori a combustione interna, sistemi di accumulo. Nel breve-medio termine l'uso dei biocarburanti giocherà un ruolo importante nel raggiungimento della neutralità carbonica delle "navi grigie", mentre a lungo termine se la giocheranno maggiormente l'idrogeno o più probabilmente l'ammoniaca, che potrebbe diventare il carburante di riferimento, ma anche l'utilizzo dell'energia nucleare di quarta generazione.



Open innovation: la filiera, la ricerca, lo sviluppo

Sotto il profilo dell'armonizzazione della filiera, considerando che la supply chain realizza tra il 70 e l'80 per cento di una nave di grandi dimensioni e che ci si trova di fronte a una fase di transizione senza precedenti, **l'approccio che Fincantieri ha scelto di intraprendere è quello dell'Open Innovation**. In particolare, Fincantieri promuove collaborazioni con altre organizzazioni che supportino il miglioramento della leadership tecnologica del gruppo, in tutti i segmenti in cui opera. L'obiettivo è costituire un **ecosistema dell'innovazione**, ricercando costantemente relazioni di partenariato di lungo termine, che incrementino e rendano durevole nel tempo la capacità di competere in mercati ad elevato livello tecnologico. In questo contesto, assume importanza cruciale la creazione di una rete di relazioni con clienti, fornitori, enti di classifica, università, centri di eccellenza, start-up e incubatori; ma anche la partecipazione attiva ai principali

forum europei, dove gli stakeholders dell'intera catena del valore si riuniscono con lo scopo di stabilire le priorità future, nonché individuare i relativi bisogni e lacune in termini di attività di ricerca, innovazione e sviluppo. Per queste ragioni Fincantieri è membro di **SEA Europe**, **Waterborne** e **Hydrogen Europe**. Inoltre, nel quadro di *waterborne*, Fincantieri ha partecipato attivamente alla promozione della **partnership Zero-emission Waterborne Transport**, istituita nel quadro di Horizon Europe, con l'ambizioso obiettivo di fornire e dimostrare soluzioni a zero emissioni per tutti i tipi di navi e servizi prima del 2030, permettendo di realizzare il trasporto per vie d'acqua a zero emissioni prima del 2050. Infine, sul piano istituzionale, il gruppo partecipa anche ai lavori di altri comitati e gruppi di esperti costituiti sia dalla Commissione europea che dall'**International Maritime Organization**.

Fincantieri si caratterizza grazie all'importante funzione di **integratore di sistema**, elemento di vertice di una filiera complessa, articolata ed eterogenea, che agisce lungo tutto il ciclo di vita della nave, sintetizzando efficacemente **competenze interne ed esterne**. Queste capacità, legate intrinsecamente al paradigma dell'**Open Innovation**, consentono di ottenere una **fertilizzazione incrociata** e un supporto tecnico tali da poter abilitare l'implementazione di nuove tecnologie innovative, anche attraverso lo sviluppo di nuove norme e regolamenti.

Inoltre, Fincantieri dispone di esperienza e competenze d'eccellenza sia per le attività di progettazione, di costruzione e di gestione di programmi complessi; tale elemento, costituisce un vantaggio determinante sul piano competitivo, poiché il continuo scambio e ritorno di dati e informazioni tra il cantiere, gli uffici di progettazione ed i fornitori consente di ottimizzare il prodotto e razionalizzare l'insieme dei processi. Per queste ragioni, Fincantieri potrà assumere il ruolo di **abilitatore tecnologico**, promuovendo vettori energetici alternativi e supportando attivamente la loro applicazione a bordo, fornendo informazioni riguardo le tecnologie maggiormente costo-efficaci e ponendosi come interfaccia tra tali tecnologie e la nave stessa. Infatti, in quanto abilitatore tecnologico, il costruttore navale detiene una responsabilità nei confronti dell'intera catena del valore e, soprattutto, di quei segmenti per i quali la trasformazione è più difficile e si trasforma in una vera e propria **sfida ingegneristica**: essendo Fincantieri l'**unico cantiere che produce sia grandi navi passeggeri che navi militari**, avrà una **posizione privilegiata e un solido vantaggio competitivo nello sviluppo delle tecnologie necessarie per raggiungere la neutralità carbonica delle navi militari**, grazie alla continua fertilizzazione e al trasferimento tecnologico tra i suoi business. ■




de crescenzo s.r.l.

spedizioni internazionali - agenzia marittima
international forwarding and ship's agents




dal 1935...



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



Aquiloni, vele e rotori

di **Paolo Bosso**

Spostare oggi una moderna nave mercantile con le vele sembrerebbe bizzarro quanto remare con le mani: ma c'è chi ci sta lavorando seriamente a livello ingegneristico e chi ha già effettuato delle prove in mare, con l'intento di ridurre l'impatto ambientale delle grandi navi usate nei commerci mondiali. Ed esiste già una nave, una portarinfuse (cioè una nave pensata per trasportare carichi che non sono container: in questo caso acciaio) che da anni naviga tra i porti di Asia e Stati Uniti con un sistema diverso dalle vele ma sempre sfruttando il vento, i rotori. L'obiettivo, almeno per il momento, non è sostituire i motori tradizionali ma ridurne i consumi, tagliando le emissioni di gas serra e i costi di trasporto.

Le tecnologie attuali non permettono di spingere col solo vento navi da oltre un centinaio di migliaia di tonnellate di stazza, come le attuali navi mercantili più grandi, ma neanche quelle da qualche decine di migliaia di tonnellate. Una vela alta oltre cento metri, come sarebbe necessaria per navi del genere, destabilizza l'assetto, rischia di urtare le gru di banchina in porto e non passa sotto i ponti, a meno di retrarli telesopicamente. Ma non sono pochi gli studi di ingegneria navale che si stanno cimentando in progetti del genere, focalizzandosi su due sistemi distinti, le vele e i rotori, cioè dei grossi cilindri rotanti. Entrambi utilizzano il vento. Le prime si basano sulla portanza, quella della vela tradizionale, i secondi sulla differenza di pressione tra un lato e l'altro di un grande cilindro che ruota velocemente.

Per quanto riguarda la vela, uno dei progetti più curiosi, unico nel suo genere, è quello di Michelin: si chiama Wing Sail Mobility, o "Wisamo", e le vele ricordano l'ala di un aereo. Sono di materiale plastico, gonfiabili, telescopiche, molto più ampie di una vela in tessuto. Funzionano in retrofitting, cioè migliorano l'assetto di navigazione tradizionale, quello spinto dalle eliche a motore, senza sostituirlo. Secondo il produttore francese di pneumatici potrebbero far risparmiare fino a un quinto del carburante. Tra giugno e dicembre dello scorso anno, sul lago Neuchâtel, in Svizzera, si è tenuto il primo test con una vela di circa cento metri quadri su una tipica barca da regata di 12 metri, di proprietà del velista francese Michel Desjoyeaux.

**TRE INTERESSANTI
PROGETTI PER SPOSTARE I MERCANTILI
CON MEZZI NON
CONVENZIONALI.
NON SI SOSTITUISCONO AI MOTORI:
SONO UN AUSILIO
PER RISPARMIARE
CARBURANTE E INQUINARE DI MENO.
ALCUNI SONO PIÙ
PROMETTENTI, ALTRI
MENO**

A fine febbraio sono stati organizzati test in condizioni più realistiche, con vele tra i 250 e i 450 metri quadri di estensione, a bordo della Pélican, una portacontainer da 22 mila tonnellate di stazza lunga oltre 170 metri. Terminato l'allestimento, per la seconda metà dell'anno, con le condizioni meteo ideali, dovrebbero iniziare le prove in mare. Il test è andato bene e ora si è passati alla fase successiva, quella della progettazione e costruzione in serie, ma in ogni caso ci vorranno anni, se tutto va bene, prima di vedere navi del progetto Wisamo in giro.

Attualmente le incognite per questo tipo di vela sono troppe e le cose da capire tante per darle per scontate. Se funzionano e non generano problemi strutturali alla nave, e il costo di installazione e gestione vale il risparmio sul carburante, le vele di Michelin potrebbero essere utilizzate su qualsiasi nave mercantile: portacontainer (che trasportano prodotti di consumo), traghetti, portarinfuse (che trasportano grano, acciaio, legno), gasiere e petroliere. A novembre scorso l'azienda francese Ayro, specializzata in propulsione eolica, ha ottenuto un finanziamento da oltre due milioni di euro dal Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca per sperimentare le "Winnew", vele che a differenza di quelle di Michelin, gonfiabili, sono fatte di un materiale plastico simile al tessuto delle vele tradizionali. Il profilo è invece lo stesso delle Michelin, quello della vela alare dei grandi catamarani da regata. Sono ampie oltre 350 metri quadri e basate su un progetto chiamato "Oceanwings 363".

Per la fine del 2022 ne saranno realizzate quattro, per installarle sulla Canopée, una nave in costruzione di tipo ro-ro, che trasporta cioè le automobili uscite dalle fabbriche o i camion che si imbarcano sulle navi per accorciare le lunghe percorrenze (in Italia questo tipo di trasporto, quello dei mezzi pesanti via mare, è stato definito dagli armatori "autostrada del mare"). La vela di Ayro è alta 121 metri ed è stata commissionata da ArianeGroup, joint venture della compagnia europea Airbus e del gruppo francese Safran. Sulla carta, dovrebbe far risparmiare fino al 45 per cento di carburante.

A settembre del 2020 Wallenius Marine, un grande studio svedese di ingegneria navale, ha annunciato "Oceanbird", un progetto per una nave car carrier da 7 mila auto di capacità, spinta da cinque vele rigide telescopiche alte quasi cento metri, esteticamente una via di mezzo tra una vela e un rotore. Ci lavora in joint venture paritetica con la connazionale Alfa Laval, specializzata sui materiali, e vi partecipano tra gli altri il politecnico di Stoccolma KTH Royal Institute of Technology e il progettista nautico SSPA. Entro la fine di quest'anno dovrebbero tenersi le prime prove in mare per arrivare, se il sistema funziona, a installare questo tipo di vele sulle car carrier nel 2024. Un tipo di vela su cui si sta investendo molto, e che pare sia la più promettente, è quello basato sulle vele dei catamarani dell'America's Cup. L'ha ideata BAR Technologies, società di Portsmouth fondata dall'ingegnere Simon Schofield, si chiama "WindWings" e ci collabora la multinazionale statunitense alimentare Cargill. Le vele sono rigide, telescopiche, in resina col telaio in acciaio, pensate per essere montate su navi cisterna. Sono progettate, come tutte le altre descritte finora, per spiegarsi da sole e ruotare autonomamente seguendo il vento. Il risparmio medio di carburante dovrebbe essere intorno al 30 per cento.

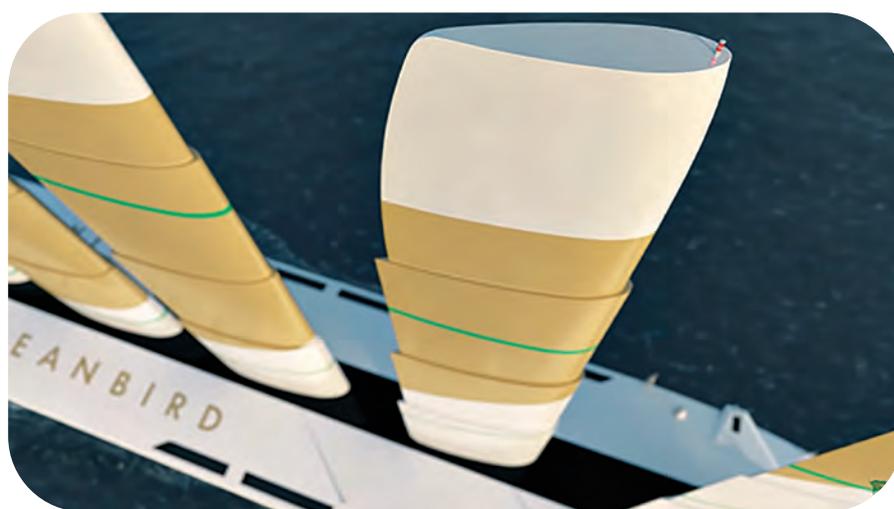
Secondo i calcoli di BAR, una portarinfuse da 210 mila tonnellate di portata



Il progetto di Michelin

coadiuvata da tre vele da 50 metri di altezza potrebbe far risparmiare alla compagnia marittima fino a 1,5 milioni di dollari l'anno sul carburante. Con cinque vele se ne risparmierebbero 2,5 milioni. Sono attualmente in costruzione in Cina e dovrebbero essere montate su una nave entro questa estate per i primi test.

La seconda tecnologia di cui si parla molto è quella dei rotori, che a differenza delle vele telescopiche o gonfiabili costituiscono un sistema apparentemente più praticabile, anche perché è sperimentato da anni su una nave operativa. I rotori sono, di fatto, enormi cilindri rotanti piantati sul ponte della nave, il cui funzionamento si basa sulla pressione differenziale: semplificando molto, quando il vento colpisce il rotore il flusso d'aria accelera da un lato e decelera dall'altro, creando una differenza di pressione che spinge avanti l'imbarcazione.



Il progetto di Wallenius

Il progetto più concreto è quello dell'armatore giapponese Mitsui OSK Lines, che a novembre scorso ha fatto un accordo col gruppo minerario brasiliano Vale per lavorare a uno dei prototipi più ambiziosi, una portarinfuse. A differenza delle portacontainer e dei traghetti ro-ro, navi di questo tipo esistono solo molto grandi.

Lo studio, ancora in fase di progettazione, sta lavorando a una nave da 200 mila tonnellate di stazza che supera i 200 metri di lunghezza. La base è un rotore di Anemol Marine Technologies, pensato apposta per i mercantili, sperimentato nel 2018 su una portarinfuse "ultramax", una delle classi più grandi al mondo, intorno alle 400 mila tonnellate di stazza (per intenderci, Costa Concordia, che era una grande nave da crociera, aveva poco più di



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

100 mila tonnellate di stazza). Sono rotorì costosissimi, tra i 350 mila e il milione di dollari ciascuno, piú mezzo milione di sola installazione. L'idea di utilizzare i rotorì su una nave così grossa non è fuori dalla realtà. C'è già una nave che da qualche anno naviga con quattro rotorì di Anemoi alti quindici metri: la Afros, una portarinfuse da 63 mila tonnellate di stazza, lunga 200 metri, che serve i porti della Corea del Sud e degli Stati Uniti. Dopo anni di navigazione, Afros ha risparmiato, a seconda delle condizioni di navigazione e del carico, tra il 3 e il 15 per cento del carburante.



Il progetto di OSK

Allo studio ci sono rotorì di prossima generazione che potrebbero ridurre i consumi fino al 30 per cento.

Secondo Gavin Allwright, segretario dell'International Windship Association, un'associazione nata nel 2014 con lo scopo di mettere vele sui mercantili, sono state circa una ventina le navi sperimentate con vele o rotorì nel 2021 e quest'anno potrebbero arrivare a quaranta. Non sono nulla rispetto ai quasi 60 mila mercantili in giro per il mondo ogni giorno ma, come abbiamo detto, sono prototipi che non nascono per sostituire i motori tradizionali. «Possiamo imbrigliare il vento? Sì. Possiamo farlo a un costo tollerabile per il mercato? Questa è la domanda a cui stiamo cercando di rispondere», secondo Allwright. ■








Offriamo servizi di trasporto calibrati alle reali esigenze del cliente e supportati dal nostro NetWork globale.

Contatta i nostri Sales.

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

I NOSTRI SERVIZI



Trasporti Marittimi dei Contenitori



Consegne e Ritiri con mezzi propri



Logistica e Magazzino



Import e Export Aereo da e per tutto il mondo



International Freight Forwarders

Napoli Branch
Via Pro.le Botteghe di Portici
242 80147 Napoli (NA)
Tel: +39 081 584 6569
Fax: +39 081 250 9672

Milano Branch
Via Cassanese 242
Palazzo Caravaggio
20090 Segrate (MI)
Tel: +39 02 2138 851

Caserta Branch
Zona Ind.le ASI Sud
Via Luciano Lama snc
81025 Marcanise (CE)
Tel: +39 0823 1833 740



Rosalba Giugni presidente di Marevivo (Rosalba Giugni/Facebook)

"CON GLI ARMATORI UNA SFIDA COMUNE"

PER LE COMPAGNIE MARITTIME, COME PER TUTTE LE ALTRE INDUSTRIE, QUESTA È UN'EPOCA DI CAMBIAMENTI RADICALI E ALLO STESSO TEMPO NECESSARI. CHE RUOLO HANNO LE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE IN QUESTA TRASFORMAZIONE? INTERVISTA A ROSALBA GIUGNI, PRESIDENTE DI MAREVIVO

di **Marco Molino**

«Lo sviluppo delle attività economiche non può prescindere dalla salvaguardia dell'ambiente e per fortuna cresce il numero di persone che ne sono consapevoli». Dalle parole di Rosalba Giugni, presidente di Marevivo, trapela la soddisfazione per essere riuscita a trasmettere, con l'impegno ostinato dell'associazione da lei fondata nel 1985, i principi per una sana convivenza con la natura. Intendiamoci: c'è ancora tanto da fare (e da combattere) per raggiungere un equilibrio sostenibile che preservi la vita nel pianeta blu e l'integrità delle coste. Un cauto ottimismo è però giustificato dalla sensibilità dimostrata per i temi della tutela da parte di importanti categorie professionali legate al mare, dal comparto pesca alla nautica, ma in particolare da coloro che con le navi trasportano mer-

ci e passeggeri in ogni angolo del globo. «Sono figlia di armatori – ricorda Giugni – e conosco bene quel mondo, un settore che sta affrontando con responsabilità le sfide imposte dalle emergenze ambientali. L'armamento italiano è all'avanguardia per l'innovazione in tal senso e insieme abbiamo già condiviso battaglie sul fronte normativo e iniziative di carattere formativo».

Per le compagnie marittime questa è davvero un'epoca di cambiamenti radicali che si rivelano però assolutamente necessari. Basta guardare i numeri: attualmente la navigazione internazionale produce oltre un miliardo di tonnellate di emissioni di gas serra ogni anno, qualcosa come il 3 per cento di tutte le emissioni globali. Una colossale nuvola nera di anidride carbo-

nica che continua ad espandersi. Bisogna a tutti i costi invertire la tendenza e l'International Maritime Organization ha deciso di farlo puntando su un ambizioso (e vincolante) obiettivo, quello di ridurre almeno della metà le emissioni navali di anidride carbonica entro il 2050 (rispetto ai livelli del 2008) con una diminuzione del 40 per cento da raggiungere già entro il 2030. Tra otto anni. Tempi stretti per la cantieristica navale

chiamata ad un impegno supplementare per installare rapidamente sulle vecchie navi impianti di filtraggio dei fumi (scrubber) e costruire nuove unità alimentate con carburanti meno emissivi come il gas naturale liquefatto, l'idrogeno o l'ammoniaca. Un'evoluzione dell'armamento globale che ovviamente richiede notevoli investimenti. «L'International Maritime Organization ha posto degli obiettivi che è fondamentale perseguire - sot-




PSL
SHIPPING & LOGISTIC

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



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

tolinea la presidente di Marevivo. «Noi intanto stiamo interagendo con gli armatori almeno dal 2005, quando organizzammo alcuni incontri a bordo dei velieri *Vespucci* e *Palinuro* dai quali vennero fuori raccomandazioni per la tutela dei mari che contribuirono a sensibilizzare gli operatori del settore».

Per valutare gli effetti della “contaminazione” culturale avviata dall’organizzazione ambientalista, conviene soffermarsi sulla fruttuosa collaborazione sperimentata con successo negli eventi educativi che hanno coinvolto migliaia di studenti in tutta Italia, in aula e sulla spiaggia. I progetti “Delfini Guardiani dell’Isola” e “Nauticinblu”, che solo nel 2022 hanno interessato 12 isole e 19 città dalla Liguria alla Sicilia, sono stati sostenuti e accompagnati prima da Msc Foundation e in seguito anche da Grimaldi Lines e dal gruppo Caronte&Tourist. Come spiega Marevivo, tutte queste iniziative sono finalizzate a sensibilizzare i ragazzi alla scoperta di possibili alternative allo stile di vita odierno e, di conseguenza, a convertire le proprie abitudini in un’ottica di sostenibilità.

La partnership animata in questi progetti formativi ha cementato il rapporto con gli operatori dello shipping, evidenziando l’utilità di muoversi in sinergia per ottenere risultati anche in ambito legislativo. È il caso recente della cosiddetta **Legge Salvamare**, pubblicata il 10 giugno 2022 in Gazzetta ufficiale dopo un iter di approvazione durato quattro anni, che consentirà ai pescatori di portare a terra

la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, oltre all’installazione di relativi sistemi di raccolta alla foce dei fiumi. Alla battaglia condotta con caparbietà da Marevivo, si sono aggregate importanti realtà imprenditoriali, scientifiche e associative come Federazione del Mare, Assonave, Assoport, Confindustria nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale Italiana, Lega Italiana vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn, La Grande Onda e l’Alleanza Cooperative Italiane Pesca. Secondo Giugni «è stata una vittoria importante ma adesso il governo deve emanare i relativi decreti attuativi per una legge che possiamo considerare il pilastro della transizione ecologica. Bisognerà poi coordinare i tanti soggetti istituzionali coinvolti e questo fa emergere con forza l’importanza del nuovo ministero del mare per sviluppare un’utile politica integrata».

Battaglie comuni che aiutano a comprendersi anche quando ci si confronta da diverse posizioni, come capita sul tema delle unità da crociera nella Laguna di Venezia o dell’ipotesi di realizzare un approdo alla foce del Tevere per le mega navi passeggeri. «Riteniamo che le grandi navi debbano lasciare in pace la Laguna e il Tevere, ma anche in questo caso il confronto con armatori e istituzioni è sempre costruttivo e c’è ascolto per le nostre richieste. Noi lo affermiamo da sempre - conclude Giugni - che **l’economia può e deve crescere nel rispetto della natura. La conversione ecologica è la vera sfida della nostra epoca, come ha ribadito anche Papa Francesco**». ■



Un graffito a Venezia (Tom Bastin/Flickr)



CLUSTER MARITTIMO ITALIANO

ITALIAN MARITIME CLUSTER



(Shell Deutschland Oil)



I PROGETTI SI MOLTIPLICANO, LE TECNOLOGIE PURE E ANCHE LA DOMANDA CRESCIE. OLANDA E CILE I PAESI PIÙ VIRTUOSI. L'ITALIA SEGNA IL PASSO CON STRATEGIE E PROGETTI ABBOZZATI, CHE GALLEGGIANO PERÒ NEL SOLITO LIMBO BUCROCRATICO

di **Mariano Giusti**

Lo scorso ottobre la società energetica spagnola Cepsa e la Rotterdam Port Authority hanno annunciato un accordo per la realizzazione del primo corridoio logistico per l'idrogeno verde tra Sud e Nord Europa. L'oggetto del *memorandum of understanding* firmato riguarda l'esportazione, attraverso vettori come ammoniaca e metanolo, di H2 green, l'idrogeno verde, quello derivante dall'uso di energie rinnovabili per la sua produzione. Verrà trasportato dal San Roque Energy Park, nella baia di Algeciras, al porto olandese. L'inizio delle attività di trasferimento dovrebbe partire nel 2027, fornendo il modello per un analogo canale distributivo che l'azienda iberica intende sviluppare per il La Rabida Energy Park di Huelva. A poco meno di un mese di distanza il governo federale belga ha annunciato il suo piano strategico sull'idrogeno con l'obiettivo di rendere il paese non solo un crescente crocevia di riferimento per le importazioni e il transito di questa commodity in Europa, ma anche un centro di innovazione tecnologica in materia energetica grazie al ruolo cruciale giocato dal proprio tessuto industriale e dalla rete di partenariati con i paesi vicini e numerosi altri Paesi terzi.

A partire dal PNRR nazionale il ministero dell'Energia ha lanciato un bando per sostenere la realizzazione

degli impianti necessari all'importazione di H2 per velocizzarne l'immissione nel Paese, prevedendo una dotazione di 10 miliardi di euro a favore di progetti che soddisfino determinate condizioni e possano essere completati entro il 31 luglio 2026. Dall'altra parte dell'Atlantico, durante la quarta edizione del Green Hydrogen Summit tenutosi a maggio, il Cile ha presentato sei progetti, nel Nord e nell'estremo Sud del Paese, che attireranno investimenti per circa un miliardo di dollari. Le strutture dovranno entrare in funzione entro il dicembre 2025, con l'obiettivo di produrre 45 mila tonnellate di idrogeno verde l'anno che permetteranno un taglio di emissioni di anidride carbonica pari a 600 mila tonnellate.

La lista potrebbe continuare a lungo. Mentre una tecnologia matura come il GNL si avvia a caratterizzare la prima fase della transizione energetica, lo step successivo, basato sull'idrogeno, è già abbondantemente partito. E insieme allo sviluppo della relativa rete logistica promette di ridisegnare la geografia del commercio energetico, facendo emergere nuove interdipendenze e inedite linee di connettività negli assetti geoeconomici tra vecchi e nuovi protagonisti. La portata della sfida è stata presentata plasticamente nel corso della recente

Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici COP27 di Sharm El-Sheikh, in Egitto, da un nuovo rapporto (*Accelerating Hydrogen Deployment in G7*) dell'Agenzia Internazionale per le Energie Rinnovabili (IRENA), secondo cui il consumo di idrogeno da parte dei Paesi del G7 potrebbe crescere da quattro a sette volte entro il 2050.

Accesso ai capitali, presenza di industria pesante, disponibilità di fonti rinnovabili, know-how tecnico sono solo alcune delle condizioni favorevoli per alimentare un processo di decarbonizzazione basato sull'idrogeno.

Insieme alla capacità di decodificare i fenomeni di regionalizzazione e l'emergere di nuovi centri di influenza, in concomitanza con la riduzione

progressiva del mercato del petrolio e del gas.

«L'idrogeno verde si sta imponendo come un elemento rivoluzionario nella corsa alla neutralità climatica», spiega Francesco La Camera, direttore generale di IRENA, che però avverte:

«non si tratta di un nuovo petrolio». La transizione «non consisterà nella mera sostituzione di un carburante». Piuttosto, si tratterà del passaggio a un nuovo sistema di relazioni favorito da mutamenti politici, tecnici, ambientali ed economici che diversificheranno i percorsi e le forniture, imponendo accordi bilaterali significativamente diversi dalle relazioni imposte dagli idrocarburi nel corso del XX secolo. È sempre IRENA a fornire in un rapporto le coordinate di questa nuova mappa concettuale ("Geopolitics of the Energy Transformation - The Hydrogen Factor"). L'agenzia stima che entro il 2050 oltre il 30 per cento dell'idrogeno potrebbe essere oggetto di scambi internazionali. Il che significa una quota superiore a quella attualmente coperta dal gas. Il commercio è destinato a crescere

in modo considerevole con oltre 30 paesi e regioni che stanno già pianificando una strategia dedicata, come Giappone e Germania in primis.

Sono tre le fasi che presumibilmente porteranno allo sviluppo di un idrogeno "pulito". Il rapporto indica negli anni Venti del XXI secolo quelli della grande corsa per acquisire la leadership tecnologica. Il decollo della domanda, tuttavia, è previsto solo a metà degli anni Trenta. Da allora l'idrogeno verde sarà in grado di competere a livello globale con il prodotto derivante da combustibili fossili. E questo traguardo potrebbe essere ta-

gliato prima da paesi come Cina, Brasile e India. A

quel punto le aree caratterizzate da un ampio potenziale di rinnovabili potrebbero trasformarsi in

luoghi di industrializzazione green dove concentrare le attività ad alta intensità energetica.

Il vantaggio competitivo favorirà soprattutto i sistemi in grado di generare elettricità rinnovabile a basso costo con realtà come Namibia e Marocco, attualmente importatori netti di energia, che potrebbero emergere come centri di esportazione.

Al novero dei potenziali protagonisti negli scambi energetici futuri si iscrive anche il **Cile**. Forte di vantaggi naturali come **la più alta radiazione solare al mondo** e risorse eoliche di prim'ordine, il paese andino punta a posizionarsi come leader mondiale nel settore, proponendosi come laboratorio d'innovazione. Nel novero delle proposte selezionate di cui si diceva sopra, figura anche quella dell'italiana Enel Green Power "Faro del Sur" con un finanziamento complessivo di 16,9 milioni di dollari per uno stabilimento della portata di 25 mila tonnellate nella regione di Magallanes. L'idrogeno realizzato attraverso il processo di elettrolisi, alimentato dall'energia eolica e con l'installazione di elettrolizza-

Nel 2050 oltre il 30 per cento dell'idrogeno sarà scambiato sul mercato. Ma attenzione: non è un nuovo petrolio



YANG MING (NAPOLI) srl - Agenzia Marittima



Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli - Tel. 081 5512529 - e-mail: yminap@finsea.it - Web Site: www.finsea.it

tori per una capacità di circa 240 MW, dovrebbe essere venduto a HIF Chile, società che produrrà e metano per l'esportazione in Europa. Proprio a Magallanes, e nella regione di Antofagasta, il 2022 si è aperto con la missione dei rappresentanti del porto di Rotterdam, ormai proiettato a diventare hub di distribuzione per l'idrogeno verde per l'Europa nord-occidentale. L'incontro, nell'ambito della cosiddetta "The M2V Mission", rientra in un *memorandum* firmato l'anno scorso dall'ente portuale olandese con il ministero dell'Energia cilena.

«Stiamo lavorando per creare un corridoio che ci consentirà di esportare l'idrogeno prodotto da fonti rinnovabili in Cile e distribuirlo in modo efficiente in diversi paesi europei», afferma l'ex ministro delle miniere del Paese, Juan Carlos Jobet, sotto il governo Pinera. «Con questa iniziativa - continua - abbiamo consolidato la leadership del paese nello sviluppo di questa nuova industria. Il nostro potenziale nelle energie pulite ci consentirà di essere i produttori più economici di idrogeno verde al mondo, con il quale saremo in grado di soddisfare la nostra domanda ma anche di aiutare altri paesi ad avanzare con i loro obiettivi climatici». Con una quota del 13 per cento dell'energia totale utilizzata in Europa, lo



scalo di Rotterdam è pienamente coinvolto nella Dutch National Hydrogen Strategy, la cui missione è mantenere la leadership logistica dei Paesi Bassi e posizionarla come principale piattaforma per l'importazione di combustibili a basse emissioni di carbonio. Recentemente l'autorità portuale, in base a una serie di valutazioni e ai progetti avviati con la collaborazione di 70 soggetti tra aziende nazionali e partner nei paesi esportatori, ha comunicato di poter fornire all'Europa Nord-Occidentale circa 4,6 milioni di tonnellate annue di idrogeno a partire dal 2030, circa la metà del fabbisogno indicato dalla Commissione europea nel pacchetto REPowerUe.

Non a caso le iniziative di Rotterdam per consolidare la sua posizione non si fermano al Sud America. È di poco meno di un anno fa la firma di un memorandum con il governo della Tasmania (Australia) per studiare la fattibilità delle future esportazioni di idrogeno verde dall'hub di Bell Bay, su cui Canberra ha destinato investimenti per 464 milioni di dollari e la cui produzione dovrebbe partire nel 2027. Mentre è in procinto la partenza del progetto "Hydrogen Holland I" per la realizzazione nell'area di Maasvlakte di un im-



La spiaggia di Maasvlakte, a Rotterdam
(Danny Cornelissen/Flickr)

INSTALLATION - REPAIR - MAINTENANCE WORLDWIDE



- ELECTRICAL & ELECTRONICS SYSTEMS
- COMMUNICATION SYSTEMS
- SECURITY SYSTEMS
- GREEN SHIP SYSTEMS
- NEW BUILDINGS



WWW.ELIGROUP.NET



FOLLOW US ON





Artemis I. In arancione, l'enorme serbatoio di idrogeno (NASA Kennedy/Flickr)

pianto di elettrolisi da 200 MW pronto entro il 2024. Costituito da un padiglione di due ettari lo stabilimento produrrà 2 milioni di tonnellate di idrogeno verde per l'industria e il settore dei trasporti, con elettricità proveniente dal parco eolico offshore Hollandse Kust (Noord). L'idrogeno potrà essere convogliato attraverso una condotta di circa 40 chilometri che raggiungerà l'impianto dell'Energy and Chemicals Park Rotterdam della Shell. Tra le caratteristiche del progetto, l'uso di materiali da costruzione riutilizzabili, pannelli solari incorporati nelle pareti, l'apertura a visitatori selezionati.

Mentre si fanno più pressanti le richieste per la certificazione dell'import (la verifica dell'origine rinnovabile dell'H₂) e per un sistema di incentivi pubblici che renda il nuovo carburante competitivo rispetto a quelli di origine fossile, si studiano le diverse tecniche per importare il prodotto e successivamente distribuirlo nell'entroterra. «A lungo termine ci sarà un mix di idrogeno liquido, ammoniaca e vari LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carriers), ecco perché stiamo lavorando sull'infrastruttura necessaria per ognuno di questi vettori», evidenzia Xander Japin, Business Developer Energy Transition dell'autorità portuale di Rotterdam. «In forma

liquida, accoppiato o meno ad un vettore, l'idrogeno sarà trasportato tramite chiatte, treno o camion. Inoltre, sarà possibile trasferirlo in forma gassosa tramite idrogenodotti. Le prime importazioni sono previste nel 2025. Fino al 2030, si tratterà principalmente di idrogeno nei vettori ammoniaca, metanolo e LOHC. Dopo di che, ci aspettiamo che la tecnologia sia pronta per trasportare idrogeno raffreddato in grandi volumi».

Rispetto alla grande dinamicità del Nord Europa, **l'Italia segna apparentemente il passo con strategie e progetti abbozzati che galleggiano nel solito limbo burocratico.** Solo le misure contenute nel PNRR hanno contribuito a movimentare il quadro tanto che da alcuni mesi si comincia a ragionare di Hydrogen Valley collegate ai porti. Nello specifico, il governo italiano ha destinato 450 milioni di euro per finanziare progetti finalizzati allo sviluppo della nuova industria attraverso la produzione di elettrolizzatori, i macchinari che consentono di scomporre le molecole di acqua in ossigeno e idrogeno, utilizzando energia pulita da fonti rinnovabili. L'obiettivo è di realizzare entro giugno 2026 una filiera tutta italiana con stabilimenti che producano elettrolizzatori e componenti associati, per una potenza complessiva annua di almeno 1 gigawatt, che consentirà di soddisfare la domanda.

In questo contesto le iniziative sulle coste della penisola languono. Tra le eccezioni rientra l'intesa siglata tra Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale (**Venezia e Chioggia**) e il gruppo Sapio con Hydrogen Park per la realizzazione di un hub nell'area di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. Due i progetti specifici: il piano "Ports8", con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale a Porto Marghera; e il progetto "Sunshinh3" per lo sviluppo di un

sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno. E poi c'è **Civitavecchia** che si è candidata a diventare la prima "hydrogen valley" portuale italiana con la partnership tra regione Abruzzo e l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale nel progetto "Life3H".

Ancora troppo poco per un contesto mediterraneo che potrebbe riservare alla nostra portualità un ruolo importante per recuperare il tempo perduto nel "New game of Hydrogen". A certificarlo anche il "MED & Italian Energy Report" di SRM-Intesa San Paolo e ESL@Energy Center del Politecnico di Torino le cui conclusioni confermano l'apertura di un diverso quadro di rapporti economici e politici in cui sarà necessario agire secondo una strategia consolidata.

Dagli scenari a medio termine (fino al 2040) emerge che se è prevista un'elevata penetrazione dell'idrogeno (25% degli usi finali di energia), un approccio cooperativo tra le tre sponde del Mediterraneo consentirebbe di soddisfare la stessa domanda di idrogeno con una capacità installata complessiva (36 GW) inferiore a quella richiesta se si adotta un approccio orientato all'autosufficienza da parte di ciascuna sponda, grazie a un migliore sfruttamento delle risorse disponibili nell'intera regione.

Sotto questo aspetto, le interconnessioni esistenti per il trasporto del gas naturale potrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere la penetrazione dell'idrogeno, rilanciando le attività degli scali del Sud Italia secondo un rinnovato paradigma di "hub emergenti". A patto di tenere conto, come sottolineato dal report, "dell'interazione tra una terna di triangoli": uno geografico, relativo alle tre macro-zone della regione, aventi differenti caratteristiche socio-economiche ed energetiche; uno operativo, ovvero sicurezza energetica, sostenibilità ambientale ed equità sociale (coerentemente con il cosiddetto "trilemma energetico"); uno incentrato sulle commodity, che include energia elettrica, idrogeno e gas, che risulteranno centrali nell'implementazione della transizione energetica.

«L'idrogeno verde potrà rivestire un ruolo di rilievo non soltanto da un punto di vista di sostenibilità ambientale, ma anche come opportunità di sviluppo per i paesi delle sponde Est e Sud e, pertanto, di crescita armonica dell'intera regione mediterranea», conferma Ettore Bompard, Direttore Scientifico ESL@Energy Center del Politecnico di Torino. «Investimenti mirati nel settore - conclude - supportati da un'adeguata cornice normativa, potranno infatti consentire la creazione di una nuova filiera industriale, portando a un miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini e a una possibile stabilizzazione dell'area. Ciò consentirà di aprire le porte a un nuovo dialogo energetico Mediterraneo, basato sulle rinnovabili, in grado di rimpiazzare quello attuale, fondato sulle fonti fossili». ■



AGENZIA GENOVESE sr.l

AGENZIA MARITTIMA

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

Ufficio Commerciale: Tel. 081 5512109 pbx (4 linee)
E-mail: commerciale@agenziagenovese.it

PER COLPA DELLE BATTERIE



Hoegh Xiamen soccorsa a Jacksonville Florida (Jacksonville Fire and Rescue)

CON L'ARRIVO DELLE AUTO ELETTRICHE AUMENTANO I RISCHI DI INCENDI A BORDO. SOPRATTUTTO SULLE CAR CARRIER, CHE DEVONO ATTEZZARSI CON MAGGIORI PRECAUZIONI COME GLI SCANNER TERMICI. MA ANCHE I PRODUTTORI DI AUTO DEVONO REALIZZARE DISPOSITIVI PIÙ SICURI

di **Marco Molino**

Quel giorno il cielo era coperto, ma il denso fumo bianco che cominciò a salire dalle viscere della *Felicity Ace*, al largo delle isole Azzorre, aveva poco in comune con l'eterea consistenza delle nuvole. Un imponente incendio stava rapidamente divorando la stiva della nave adibita al trasporto di autovetture nuove. E quando anche il ponte di comando fu avvolto dalle nebbie infernali, i 22 uomini d'equipaggio capirono che poco o nulla avrebbero potuto fare per salvare la car carrier della compagnia nipponica Mitsui Osk Line. Mentre venivano portati al sicuro dai mezzi della Marina portoghese, la loro nave in fiamme si stava già inclinando lateralmente di 45 gradi. E nonostante l'arrivo da Gibilterra di speciali rimorchiatori, ci pensò infine un'ondata di maltempo ad archiviare, il primo marzo del 2022, la triste vicenda dell'unità giapponese con bandiera panamense, facendo inabissare per sempre quello che era già diventato un relitto galleggiante.

La causa

Gli uomini di mare, si sa, sono dei sentimentali e avranno certamente rimpianto la perdita una nave che da tredici anni incrociava negli oceani del mondo. Ma chi sul serio starà ancora versando lacrime sono i responsabili delle compagnie assicurative che hanno dovuto far fronte ai danni provocati dall'incidente. A bordo c'erano infatti ben 3,965 automobili nuove dei marchi Volkswagen, Porsche, Audi, Lamborghini e Bentley per un valore complessivo di oltre 400 milioni di dollari, stima *Bloomberg*. Un sinistro dalle conseguenze finanziarie davvero gravi, dunque, per il quale è stata già individuata la probabile causa scatenante: l'incendio di una batteria agli ioni di litio.

I rischi

Questo tipo di accumulatore consente una ricarica veloce ed è abitualmente utilizzato sulle vetture elettriche. Ma **la densità energetica che si può ottenere rende tale strumento anche piuttosto instabile**, con rischi di esplosioni e incendi in casi di sovraccarico termico o elettrico, danni meccanici o corto circuito dovuto a scarica completa. A seguito di altri due precedenti

incendi a bordo di navi, la Guardia Costiera degli Stati Uniti aveva già emesso uno specifico avviso di sicurezza sul rischio rappresentato dalle batterie agli ioni di litio. Nel gennaio 2020, le fiamme si sprigionarono improvvisamente sulla portacontainer *Cosco Pacific* e il sinistro fu attribuito alla combustione di un carico di batterie agli ioni di litio che era stato falsamente dichiarato come "pezzi di ricambio" invece della corretta dicitura di "merci pericolose". Nel

giugno dello stesso anno, un incendio sulla vehicles carrier *Hoegh Xiamen* in Florida era invece stato attribuito alla mancata disconnessione e adeguata protezione delle batterie in uno dei veicoli trasportati.



(Facility Access Custom Works/Youtube)

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

Trasporti e Spedizioni Nazionali e Internazionali
Assistenza e Consulenza Doganale

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

FILIALI:

10072 CASELLE TORINESE (To): Strada Leini' 18 - Tel. 011 0620488 - mail: caselle@mazzamauro.it
21040 VENEGONO (Va): Via Merano 12 - Tel. 0332 1810131/132 - mail: venegono@mazzamauro.it
21015 LONATE POZZOLO (Va): Via Del Gregge 100 - Tel. 0331 1813185 - mail: lonate@mazzamauro.it
28062 CAMERI (No): S.S. 32 per Bellinzago - Tel. 0321 672435 - mail: cameri@mazzamauro.it
19126 LA SPEZIA: Via San Bartolomeo 629 - mail: info@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 Trieste 46 - Tel. 0881 368694
00054 FIUMICINO (Rm): Via Cena 29 - Tel. 06 32466111 - Fax 06 32466113 - mail: roma@mazzamauro.it

Il rapporto

Il pericolo per il trasporto navale è così serio che la compagnia assicurativa tedesca Allianz ha ritenuto necessario diffondere recentemente un dettagliato rapporto dedicato proprio a questo argomento, in cui auspica una maggiore prevenzione. Lo studio evidenzia innanzitutto quattro rischi principali: incendio (le batterie agli ioni di litio contengono elettrolita, un liquido infiammabile); esplosione (derivante dal rilascio di vapori o gas infiammabili in uno spazio confinato); fuga termica (un rapido incendio autoriscaldante che può causare un'esplosione); e i gas tossici che questi pericoli possono produrre. I quattro potenziali rischi diventano ovviamente più concreti in caso di imballaggi inadeguati delle merci a bordo o di uno spostamento del carico in condizioni di mare agitato se non è adeguatamente assicurato. Le navi ro-ro sono quelle più esposte a questi rischi perché i loro spazi interni non sono divisi in sezioni separate come le altre unità mercantili.



L'incendio sulla Felicity Ace

il Mare

DENTRO

il futuro del Paese.


CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Le raccomandazioni

Gli esperti di Allianz hanno formulato una serie di raccomandazioni agli armatori, in particolare per quanto riguarda lo stoccaggio e il transito. Intanto, spiegano, bisogna sempre controllare che lo stato di carica della batteria sia al livello ottimale. Fondamentale inoltre la verifica che tutti i veicoli elettrici siano adeguatamente fissati per evitare qualsiasi spostamento durante il trasporto. Oltre ai sistemi antincendio, la compagnia assicurativa consiglia vivamente l'utilizzo di scanner termici, rilevatori di gas, rilevatori di calore o fumo e telecamere a circuito chiuso.

Il futuro delle batterie

La costante ricerca di una maggiore sicurezza non può infine prescindere dalla formazione del personale sulle procedure di imballaggio e movimentazione appropriate. Secondo il capitano Rahul Khanna, global head of marine risk consulting di Allianz Global Corporate & Specialty, «le aziende dovrebbero fare tutto il possibile per implementare, sviluppare e seguire solide misure di prevenzione delle perdite, dato che la crescente diffusione dei veicoli elettrici significa che in futuro molti più veicoli con batterie agli ioni di litio saranno trasportati via mare». ■

«Le aziende dovrebbero sviluppare solide misure di prevenzione: i veicoli elettrici trasportati via mare saranno sempre di più»



ACCSEA – Via Reggia di Portici, 69 – 80146 Napoli – Tel. 0815592512 - email: segreteria@accsea.it

RIGASSIFICARE L'ITALIA

SONO ATTUALMENTE TRE I TERMINALI DEL GAS ATTIVI IN ITALIA. RISPECCHIANO LE TRE TIPOLOGIE DI RIGASSIFICATORI UTILIZZATI NEL MONDO. DUE SONO NELLA ZONA DI LIVORNO, IL PIÙ ANTICO E IL PIÙ RECENTE, L'ALTRO È AL LARGO DI PORTO VIRO, IN PROVINCIA DI ROVIGO. ALTRI DUE POTREBBERO NASCERE NEL 2023 A RAVENNA E PIOMBINO



Con le polemiche della scorsa campagna elettorale su quello di Piombino, i rigassificatori sono ufficialmente entrati nei discorsi dell'opinione pubblica. Con l'inflazione e la crisi energetica in corso, infatti, la questione dei rigassificatori è diventata centrale. Quello di Piombino non è ancora stato avviato, e infatti il tema di discussione è tra chi è favorevole e chi contro. Il PD, per esempio, è contrario, mentre Azione è favorevole. Invece il sindaco di Piombino, Francesco Ferrari (di Fratelli d'Italia), è contrario. Nel frattempo, però, a metà luglio, sono già stati raggiunti accordi tra gli enti locali e le aziende gestori. Ma quanti sono e come funzionano i rigassificatori italiani? In Italia ne sono in funzione attualmente tre di tre tipologie diverse, che rispecchiano anche le tre tipologie in uso in tutto il mondo. Vediamo quali sono.



(kees torn/Flickr)

GNL Adriatico

Il più grande è un impianto *offshore* al largo di Porto Viro, in provincia di Rovigo. Con una produzione annua di 8 miliardi di metri cubi di gas, gestito in joint da ExxonMobil (col 70 per cento delle quote), da Qatar Petroleum (23%) e Snam (7%).



Rigassificatore di Panigaglia

È il più vecchio, risalente agli anni Settanta. È di tipo *onshore*, costiero, e si trova a Panigaglia, in provincia di La Spezia. Ha una produzione annuale di 3,5 miliardi di metri cubi ed è gestito da Snam. Fino a maggio 2009 è rimasto l'unico impianto di rigassificazione di questo tipo attivo in Italia. L'impianto è soggetto alla normativa Seveso ed è classificato come industria "a rischio di incidente rilevante"



OLT Offshore LNG Toscana

Infine, il terzo rigassificatore è un *floating storage regasification unit* (FSRU), una grande nave con una capacità annuale di 3,7 miliardi di metri cubi, capace di immagazzinare 137 mila metri cubi di gas liquido, ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste di Livorno. È gestito da Snam (con una quota del 49%), First Sentier Investors (48%) e Golar LNG. La prima fornitura di gas è stata immessa in rete l'8 ottobre 2013[1], durante la fase di collaudo tecnico con GNL a bordo del terminale e le attività commerciali sono iniziate il 20 dicembre 2013.



Quelli da fare: Piombino

Tutti e tre questi rigassificatori fanno la stessa cosa: portano il gas naturale liquefatto (a -162 gradi celsius e a una pressione vicina a quella atmosferica) allo stato gassoso, tramite un sistema di riscaldamento all'interno di un vaporizzatore. Il gas liquefatto passa attraverso dei tubi subacquei diretto a una pompa di vaporizzazione, prima di essere pronto per essere distribuito negli edifici.

Il progetto di rigassificatore per Piombino è di quest'ultima tipologia, un rigassificatore galleggiante da 5 miliardi metri cubi annuali di capacità e dovrebbe essere gestito da Snam che ha già acquistato la cisterniera dedicata, Golar Tundra, costruita nel 2015 e presa in consegna dopo l'acquisizione da parte di Snam del capitale sociale del proprietario, Golar LNG NB 13, il cui unico asset era questa nave. Ha una capacità di stoccaggio di 170 mila metri cubi. A metà luglio è stato raggiunto un accordo tra il ministero della Transizione ecologica e la Regione Toscana per l'installazione della nave con tre anni di operatività in banchina, per poi essere spostato al largo. Dovrebbe garantire almeno il 6 per cento del fabbisogno nazionale e por-



tare la capacità di rigassificazione italiana al 25 per cento della domanda. L'altro impianto galleggiante in corso di approvazione, quello di Ravenna, è in una fase autorizzativa simile.

Quelli da fare: Ravenna

L'impianto rigassificatore galleggiante al largo di Ravenna - quindi un *floating storage regasification unit* (FSRU)- ha ottenuto a novembre l'autorizzazione della Regione Emilia-Romagna, il cui iter passa ora al governo per l'approvazione definitiva con la firma del decreto da parte del commissario straordinario di governo, il governatore della regione, Stefano Bonaccini. Si tratta di un impianto importante per garantire all'Italia un buon approvvigionamento di gas dopo la rinuncia a quello russo.

Dovrebbe garantire un flusso annuo di almeno 5 miliardi di metri cubi di gas naturale, equivalente a circa un sesto della quantità oggi importata dalla Russia, stima la Regione Emilia-Romagna. Un progetto che rientra nei 120 giorni di tempo assegnati dal governo per la conclusione del procedimento. Se tutte le fasi autorizzative e di costruzione procederanno senza intoppi, l'impianto dovrebbe essere attivo entro due anni.

Dopo il via libera da parte del governo, il prossimo passo sarà l'affidamento dei lavori a Snam per realizzare l'opera con un investimento previsto di circa un miliardo di euro, seguendo le prescrizioni della Conferenza di servizi, oltre all'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), l'Istituto superiore di sanità (ISS), Arpa, Vigili del Fuoco, autorità portuale, Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità-Delta del Po.

«Siamo di fronte a un fatto storico per modalità, tempi e ingegneria degli investimenti. Abbiamo dimostrato come in 120 giorni si possa autorizzare un impianto energivoro, per cui in media si aspettano dieci anni, senza venir meno ad alcun vincolo ma con una burocrazia di qualità intelligente e un percorso partecipativo inserito all'interno del nostro Patto per il lavoro e il clima, che è il modello distintivo dell'Emilia-Romagna», sottolinea Vincenzo Colla, assessore allo Sviluppo economico e green economy.

La nave che sarà adoperata è una FSRU di 300 metri di lunghezza, con una capacità di 5 miliardi di metri cubi di gas. ■



Pegasus Maritime Srl

SEASON'S GREETINGS

80133 Napoli - Via G. Melisurgo, 14/16 - Tel. 081 5525268 - Fax 081 5523873 - E-Mail: operations@pegasus-na.it
P. Iva/C.F. 05953530630 - Iscr. Trib. Na. 5854/89 - C.C.I.A.A. Napoli n. 466650 - Sede Legale ed Amministrativa

**DAL 1946
MUOVIAMO IL PAESE
E NON CI SIAMO MAI FERMATI**



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
adele@grecomaritime.it

A. M. VOLPE & Co. S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel./Fax 081 5512668
morelli@amvolpe.it

ANDOLFI LUIGI AG. MAR.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5516708/18 - Fax 081 5525115
info@luigiandolfi.it
andolfiluigi@tin.it
luigiandolfi@pec.it

ARKAS ITALIA S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 7047527 - 7047538
Fax 081 7047507
naples@arkas-italia.it

BANCHERO COSTA & C. S.p.A.

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

BUCCI ROBERTO S.p.A.

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

CEMAR S.r.l.

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

CMA CGM ITALY S.r.l.

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

COSCO SHIPPING LINES ITALY S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 4233511 - Fax 081 4233501
info@coscoshipping.it

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

Via F. Petrarca, 175 - 80122 Napoli
Tel. 081 5751661 - Fax 081 4203497
agency@tomasos.it

DE CRESCENZO S.r.l.

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

DELTA AG. MAR. S.r.l.

Via A. Depretis, 104 - 80133 Napoli
Tel. 081 5526865 - Fax 081 4206520
napoli@delta-srl.it

DI.AR.MARITIME S.r.l.

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

E & C GRECO MARE S.r.l.

Calata Porta di Massa - 80133 Napoli
Tel. 081 667615 - 081 5513330
Fax 081 680399
www.grecomare.com
info@grecomare.com

EXPRESS S.r.l.

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 4201812 - Fax 081 4201827
info@expressglobal.it

F. ANDOLFI S.r.l.

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

F.LLI TRIMARCO & CO Sas

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

FERNANDO MAROZZI & CO S.r.l.

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

F.LLI COSULICH S.p.A.

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

GAROLLA S.r.l.

Pontile Flavio Gioia - 80133 Napoli Porto
Tel. 081 5534477 - Fax 081 202241
www.garolla.com - info@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 5530643 - Fax 081 5530615
www.hlcl.com
gino.dibenedetto@hlag.com

HOLME & CO. S.r.l.

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

HUGO TRUMPY S.r.l.

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

ISS-TOSITTI S.r.l.

Calata Porta di Massa - 80133 Napoli
Tel. 081 667615 - Fax 081 680399
napoli@iss-tositti.it

ITALMARITTIMA S.p.A.

Via Alcide De Gasperi, 55
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5515305
italmarittimanapoli@virgilio.it

ITALNOLI S.r.l.

Via F. Giordani, 56 - 80122 Napoli
Tel. 081 7611253 - Fax 081 7616106
napoli@italnoli.it

J. LUISE & SONS Ltd

Via F. Caracciolo, 13 - 80133 Napoli
Tel. 081 9633396 - Fax 081 9633333
www.luise.it - luise@luise.it

KLINGENBERG GROUP S.r.l.

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

LUISE GROUP

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

LUISE INTERNATIONAL & Co. S.r.l.

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

MAERSK ITALIA S.p.A.

Via Duomo, 305 - 80133 Napoli
Tel. 081 0145120
it.import@maersk.com

MARIMED S.r.l.

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

MARINTER SHIPPING AGENCY S.r.l.

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

MARNAVI S.p.A.

Via Santa Brigida, 39 - 80133 Napoli
Tel. 081 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

MEDOV S.r.l.

Piazzale Stazione Marittima
80133 Napoli
Tel. 081 18267228
napoli@medov.it - www.medov.it

MIDA MARITIME S.r.l.

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

MSC CROCIERE S.p.A.

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

M. SORRENTINI S.p.A.

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

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

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

PSL GROUP

Via E. Gianturco, 23 - 80133 Napoli
Tel. 081 5523882
www.pslgroup.it
ops.nap@pslgroup.it

RIGEL S.n.c.

Via F. Giordani, 56 - 80122 Napoli
Tel. 081 680531 - Fax 081 668444
www.rigelshipping.it
operations@rigelshipping.it

SAIMARE S.p.A.

Calata Vittorio Veneto - Interno Porto
80133 Napoli Porto
Tel. 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
www.scinicariello.it

TARROS SUD S.r.l.

Stazione Marittima
Lato Piliero - Piano II - 80133 Napoli
Tel. 081 184050
www.tarrossud.it
commercial@tarrossud.it

UNITRAMP S.r.l.

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

V SHIPS ITALY S.r.l.

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

YANG MING NAPOLI S.r.l.

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

ZIM ITALIA S.r.l.u.

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



AGENZIE MARITTIME DI SALERNO

AMORUSO GIUSEPPE S.p.A.

Piazza Umberto I, 1
84121 Salerno
Tel. 089 2581411 - Fax 089 241208
commerciale@amoruso.it

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.

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

ASPED BOTTIGLIERO S.r.l.

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

DELLA CORTE & C. S.r.l.

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

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

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

FRATELLI TRIMARCO & CO.

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

GALLOZZI SHIPPING LIMITED S.p.A.

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

**HAMBURG SUD AGENCY
SOUTH ITALY S.r.l.**

Via Camillo Sorgente, 98
84125 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

Per la vostra pubblicità sul



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

info@informazioneemarittime.it - Tel./Fax 0815590949

Ai nuovi inserzionisti proposte pubblicitarie personalizzate

INDICE INSERZIONISTI

AZIENDA	PAG.				
ACCSEA	63	Dres	22	Mazzamauro	61
AdSP Mar Tirreno Centrale	III-IV	Eligroup	56-57	Miele	11
Alpha International	48	Federazione del Mare	53	Pegasus Maritime	67
Assarmatori	17	Fedespedi	12	PSL	51
Assoporti	21	Genovese	59	ReSeaWorld 2.0	13
Bucci	39	Grimaldi Group	VII-VIII	Sarda Bunkers	23
Cargomar	49	Gruppo Forges Davanzati	25	Sisam	30
Cicatiello Group	43	Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi	27	Slc Studi Legali Consociati	8
Combi Line International	29	Gruppo Riunito Sbarco Cenere	32	Sticco Sped	38
Confetra	68	Interporto Campano	2	Tarros Sud	33
Confitarma	62	Landi & Navarra	31	Uni.Tra.Co.	37
D'Angiolo	20	Larizza Consulting	10	VRent	19
De Crescenzo	45	Le Navi	VI	Yang Ming Napoli	55
		Marinter Shipping Agency	42		



Your preferred partner for **scrubber retrofits services** in Mediterranean

8 Shipyards:

- Malta
- Messina
- Naples
- Rijeka
- Ancona
- Savona
- Marseille



18 Docks
up to VLCC



FACILITIES	LENGTH	BREADTH	DRAFT
NAPLES - Ercolino Floating Dock	75	14.8	4.3
NAPLES - Palumbo Floating Dock	120	25	4.6
MESSINA - Graving Dock n°1	268	36(38)	
MALTA - Graving Dock n°2	164	28.5(38.4)	8.8
MALTA - Graving Covered Dock n°3	144	23(31.7)	8.8
MALTA - Graving Dock n°4	262	40	8.5
MALTA - Graving Dock n°5	216	27.4(35)	8.5
MALTA - Graving Dock n°6	362	62	9.3
MALTA - Graving Dock n°7	98	35	3.4
MALTA - Travel lift 430T.			
MARSEILLE - Ercolino II Floating Dock	40	12.5(18)	2.8
MARSEILLE - Graving Dock n°3	100	16	5.9/5.2
MARSEILLE - Graving Dock n°4	85	16.5	5.9/4.9
MARSEILLE - Graving Dock n°5	125	16.5	6.5/5.6
MARSEILLE - Graving Dock n°6	125	16	6.5/5.6
ANCONA - Syncrolift 3300T.			
ANCONA - Travel lift 560T.			
RIJEKA - Dock RI 38 Floating Dock	154.5	24	5.3
RIJEKA - Dock 5 Floating Dock	201.5	33.8	8.2
RIJEKA - Dock 11 Floating Dock	260.7	53	9.2

- Ship division
- Yacht division
- Representative Offices



Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

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

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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



www.lenavigroup.it



La **PRIMA COMPAGNIA** Ro-Ro
GREEN nel **MEDITERRANEO**

Perseguiamo l'**OBIETTIVO**
di un **TRASPORTO MARITTIMO**
sempre più **ECO-SOSTENIBILE**



il Gruppo Grimaldi impiega **navi di nuovissima generazione**
con caratteristiche uniche al mondo, **ibride, a basse**
emissioni nocive e dal **design innovativo**.

Inoltre, **durante la sosta in banchina** tali navi utilizzano
l'energia immagazzinata in un set di batterie al litio
presenti a bordo che si ricaricano durante la navigazione,
garantendo **zero emissioni in porto**.

www.grimaldi.napoli.it



GRIMALDI GROUP
www.grimaldi.napoli.it