BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXVII - N. 99 - 20 dicembre 2012

In mare la sicurezza vince

Spedizione in abbonamento postale - 45% - Art.2 comma 20/B legge 662/96 Filiale di Napoli - Periodico bisettimanale - Sede: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli

PALUMBO

SHIPYARDS SINCE 1967

Naples Shipyard | Messina Shipyard | Malta Shipyards

francesca scarpetta / icona comunicazione napoli

Shipyards in the heart of the Mediterranean

Naples

Palumbo SpA
Via Calata Marinella (Int. porto)
80133 Napoli
ph: +39 081287164
fax: +39 0815538455
cantierenapoli@palumbo.it

Messina

Palumbo SpA
Via S. Raineri
98122 Messina
ph: +39 090712069
fax: +39 090672209
cantieremessina@palumbo.it

Malta

Palumbo Malta Shipyard Ltd
The Docks, Ghajn Dwieli Road
Paola PLA 9056 Malta
ph: +356 23960000
fax: +356 21824027
maltashipyard@palumbo.it

Malta

Palumbo Malta Superyachts Ltd
31st of March Street
Senglea ISL 1041 Malta
ph: +356 23996008
fax: +356 23995292
info@palumbomsy.it

www.palumbo.it **www.palumbomsy.it**

Editoriale

Dal 16 marzo 1978, quando l'Amoco Cadiz sversò 230mila tonnellate di gasolio e petrolio di fronte Portsall, ne è passata di acqua sotto i ponti.
Soprattutto è arrivata l'Europa che, con i suoi controlli, le direttive e gli obblighi di certificazione, ha contribuito a una drastica riduzione del numero di navi-catorcio.
E' la cosiddetta lotta alle carrette dei mari. Ma come funzionano i controlli? Chi li fa?
Gli uomini della Capitaneria, e a Napoli c'è una delle squadre più forti d'Italia, quelli dell'ufficio Sicurezza della Navigazione.

Con le vecchie navi però si può sempre fare qualcosa, per esempio, demolirle.
Lo sapevate che l'Europa non vuole farlo in casa propria?

E gli armatori cosa stanno facendo per uscire da questo periodo difficile?
Sono sicuri di poter contare su un modello a conduzione familiare per la propria azienda, o è arrivato il momento di cambiar pelle?

Un'altra data da ricordare è il 13 gennaio 2012, quando una nave da 114mila tonnellate si è portata via uno scoglio conosciutissimo dai pescatori della zona ma non dal comandante di un bestione con quattromila passeggeri a bordo. E' il disastro del Costa Concordia. Da quel giorno le crociere sono un pò cambiate. Per esempio le tre compagnie leader del settore hanno avviato una politica di riduzione dei prezzi dei biglietti.
Una mossa senza precedenti che ha dimostrato la grande abilità dei dirigenti.
Ciò ha permesso di mantenere le navi piene, ma si tratta di una strategia di emergenza.
Pare che questo periodo low cost finirà nella primavera dell'anno prossimo.
Staremo a vedere.

Capitolo dolente è quello della logistica in Italia. C'è addirittura chi si domanda se ci sia una logistica in Italia. Piuttosto ci sarebbe da chiedersi chi dovrebbe fare da cabina di regia e coordinare questo caos. Questo non si sa, o non lo si vuol sapere.
E intanto il cluster marittimo italiano somiglia a una grande rosa di giocatori incompleta: ricca di campioni ma senza un buon allenatore.

Per quanto riguarda i pirati, gli attacchi sono in calo. Ma non c'è da stare tranquilli.
Questi moderni corsari ancora minacciano l'equilibrio delle rotte, soprattutto la westbound.
Chiunque provi a combatterli si scontra con un enorme fattore "geografico" visto che dovrebbe setacciare uno specchio d'acqua più esteso dell'Europa.
Ma prima di tutto c'è ancora da chiarire il ruolo delle squadre armate di difesa: meglio i militari o i privati? Pare non ci sia alcun dubbio, meglio i privati.

Per finire uno sguardo a tre porti italiani del centro-Sud,
Salerno, Napoli e Civitavecchia.
Tra automare e container, promettono faville.

Già, le autostrade del mare.
Ingegnosa logistica che attualmente deve vedersela con un calo del traffico, soprattutto passeggeri.

Per finire, *last but not least*, il molo San Vincenzo di Napoli.
Sarà la chiave dello sviluppo culturale, crocieristico e diportistico della città.
Pochi ne sono consapevoli, e quei pochi che lo sanno sono al lavoro da anni per dare al commercio e ai cittadini questa bellissima banchina borbonica.

ASSOPORTI

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Mare, trasporti marittimi e città portuali sono una vecchia vocazione per l'Italia, Paese con uno sviluppo costiero senza paragoni con il resto dell'Europa continentale e con potenzialità straordinarie data la posizione geografica strategica nel Mediterraneo, di saldatura tra Est ed Ovest, Nord e Sud. Assoporti, l'Associazione dei porti italiani, aggrega le Autorità Portuali, le Aziende Speciali dei porti, Unioncamere e Camere di Commercio di città portuali. Nell'interesse del Paese e dei suoi associati, in virtù del ruolo dei porti per l'economia italiana, Assoporti promuove lo sviluppo di una politica sempre più efficiente del sistema portuale italiano, a livello nazionale ed europeo.

Indice

La squadra anti carrette
di Antonio Sartorato e Gennaro Fusco 5

Delle navi non si butta via niente
di Marco Molino

E se gli armatori cambiassero pelle?
di Fabrizio Vettosi 15

Concordia,operazione recupero
di Bianca d'Antonio 21

L'Italia del mare?
Grandi campioni senza regista
di Marco Molino

Acque (più) calme
di Paolo d'Amico 27

Guardie armate, meglio un contractor
di Renato Imbruglia 30

Le ambizioni di Civitavecchia 37

Salerno, porta a Sud dei traghetti
di Domenico Barbati

Napoli sviluppa le autostrade del mare 45

Le automare vogliono un ecobonus europeo
di Tommaso Affinita 47

Molo San Vincenzo, tempi maturi
di Umberto Masucci 50

A Napoli un Museo del Mare e dell'Emigrazione
di Massimo Maresca

Sportello unico, l'Italia parte dal Nord 56

Una rete di aziende per puntare all'offshore 59

Anno LXVII - N. 99 - 20 dicembre 2012
Direttore Responsabile: *Luciano Bosso*
In redazione: *Paolo Bosso*
Progetto ed elaborazione grafica: *Swing Apology*
Stampa: *Arti Grafiche Salerno S.r.l. - Salerno*

Informazioni Marittime S.r.l.
80146 Napoli - Via Ponte dei Granili, 57
www.informazionimarittime.it -
info@informazionimarittime.it

Autorizzazione Tribunale di Napoli n. 2380 del 12/02/1973

Si ringrazia per le foto il sito Flickr con i rispettivi autori: *lamaddalenapark, christine zenino, riko.jennrich, mr172, marina militare2, marcomolinari.it, clevercupcakes, NOAA Photo Library, Garry - www.visionandimagination.com, Niels Linneberg2, tuis, naquib2, Trondheim Byarkiv, Marco Molino, Paolo Bosso.*

Civitavecchia Porto di Roma
Capitale del Mediterraneo

2013

AUTORITÀ PORTUALE
DI CIVITAVECCHIA
FIUMICINO E GAETA

www.portidiroma.it

Sicurezza in porto

da sinistra: Gennaro Pelosi, Arrigo Pasquetti, Gennaro Fusco, Antonio Sartorato, Massimo Nilo, Claudio Canfora. Luca De Matteis, Antonino Scarpato

L'ufficio della Sicurezza della Navigazione di Napoli racconta il Port State Control

La squadra anti carrette

Immaginate un posto di blocco grande quanto il mondo dove nei suoi porti gli uomini della Capitaneria controllano ogni anno un quarto delle navi che vi approdano. Un posto di blocco "marino" che si occupa di verificare che una nave sia sicura, rispettosa dell'ambiente e dei suoi uomini di bordo, che insomma sia adatta a navigare rispettando le regole dell'International Maritime Organization. Questo è il Port State Control, l'attività di monitoraggio delle navi battenti bandiera straniera, a cui si affianca il Flag State Control, l'ispezione delle navi nazionali.
Il vantaggio di un sistema di controllo di questo tipo sta nella centralizzazione delle informazioni: quando una nave lascia un porto con un "remark", una segnalazione degli ispettori PSC che hanno trovato qualcosa che non va, essa viene catalogata in un database digitale visibile da tutti i PSC del mondo, così che quando arriva in un altro scalo gli ispettori di quel porto verificheranno che la nave abbia risolto quei problemi, sapendo già dove andare a cercare. Ovviamente non esiste un PSC mondiale, c'è quello europeo, statunitense, giapponese, russo, etc. In questo mondo fatto di controlli, certificazioni, ispezioni, l'Italia è uno dei paesi europei più impegnati con decine di migliaia di ispezioni ogni anno

di ***Antonio Sartorato***
capo servizio ufficio Sicurezza della Navigazione del porto di Napoli

Gennaro Fusco
capo sezione ufficio Sicurezza della Navigazione del porto di Napoli

Ogni competenza in materia di Sicurezza della Navigazione è stata affidata con L. 647/96 al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, che esercita questa importante funzione attraverso gli uffici delle Capitanerie di Porto e delle Direzioni Marittime. In via generale, la materia si sviluppa su due grandi linee di attività: quella avente ad oggetto il naviglio nazionale, detta flag state control e finalizzata alla verifica, alla certificazione, e all'ispezione delle navi nazionali impiegate nei traffici

Ministero dell'Economia
e delle Finanze
AZIONISTA UNICO

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

ReteAutostrade
Mediterranee S.p.a.

Autostrade del Mare

un'efficiente rete di trasporti
a tutela dell'ambiente
per l'integrazione euro-mediterranea

Piazzale delle Belle Arti, 6 • 00196 Roma
Tel. +39 06 3609361 • Fax +39 06 360936217
info@ramspa.it • www.ramspa.it

Attività "Ship Security"	2010	2011	2012
Certificati, attestazioni, visite, allegati, autorizz. Varie.			
Piani nave (Ship Security Plan) presentati	58	59	60
Piani nave (Ship Security Plan) approvati	58	50	58
Piani nave (Ship Security Plan) revisionati	127	104	107
Certificati Internazionali Sicurezza (ISSC) rilasciati	70	71	73
Continous Synopsis Record rilasciati	177	124	130
Istruzioni Pesanti di Security (I.S.P.E.):			
Piani approvati	1	0	0
Istruzioni Leggere di Security (I.S.P.E.):			
Piani approvati	0	0	0

commerciali (navi da carico, passeggeri, traghetti, etc.) nonché del naviglio da pesca e diporto. La seconda linea di attività, definita port state control (PSC, controllo dello stato di approdo), è quella condotta sul naviglio mercantile di bandiera straniera che scala nei porti nazionali, sottoposto a controlli e verifiche allo scopo di accertare che vengano rispettate le normative internazionali in materia di sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente marino. Il PSC nasce nel 1982 a Parigi trovando fondamento in un Memorandum di intesa (Paris MoU) oggi ratificato da tutti i paesi europei bagnati dal mare, oltre che da alcuni stati extraeuropei. L'intesa si prefigge lo scopo di garantire che tutte le navi che approdano nei porti degli stati partecipanti osservino le norme internazionali in materia di sicurezza della navigazione preoccupandosi di mantenere alti gli standard di qualità mediante l'individuazione ed il bando delle cosiddette "carrette del mare", le navi al di sotto di tali standard. La bontà riconosciuta di tale Memorandum ha portato altre regioni marittime mondiali a stipulare simili accordi, come, tra i più importanti, lo USCG per gli Stati Uniti, il Tokyo Mou per il Giappone e il Viña del Mar per i paesi del Centro-Sud America.
Nel settore del flag state, grazie al ruolo versatile del porto di Napoli - che per volumi di merci e movimenti di navi si colloca al terzo posto in Italia ed al nono fra i porti del Mediterraneo - le attività ispettive vengono svolte praticamente su tutte le tipologie di navi che oggi solcano i nostri mari, spaziando dalle grandi navi traghetto che collegano le isole maggiori con il continente, alle più specialistiche navi gasiere, chimichiere, petroliere, con il vantaggio di consentire agli ufficiali che svolgono l'attività sul campo di avere una competenza a trecentosessanta gradi. Invece, l'attività di Port State Control è rivolta al notevole numero di navi straniere che giungono nello scalo partenopeo e negli altri porti commerciali della regione (in particolare Salerno, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia), e costituisce lo "zoccolo duro" del servizio Sicurezza della Navigazione, per le relazioni che si stabiliscono a livello internazionale e la necessità di raggiungere gli obiettivi imposti dall'Europa.
Complementare al flag state e al port state è la maritime security, una combinazione di misure preventive dirette a proteggere le navi e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali (Reg. EU 725/2004) e finalizzate al miglioramento della sicurezza marittima nei porti (Dir. EU 2005/65 e D.Lgs 6 Novembre 2007, n. 203).
Tutte queste complesse ed articolate funzioni, che si proiettano anche in campo internazionale, vengono espletate da ufficiali e sottufficiali appositamente formati e abilitati presso la scuola di formazione del corpo "C.A. De Rubertis" di Genova, rispondendo così ai più alti standard di formazione fissati a livello internazionale ed europeo.
La Capitaneria di Porto di Napoli si pone come polo di eccellenza e punto di riferimento per tutto il cluster marittimo, trovando sede nella propria giurisdizione il 70% circa delle società di navigazione che si occupano di trasporti marittimi, gestione commerciale e tecnica delle navi impiegate. Nonostante la grave crisi del settore, che ha colpito non solo il trasporto marittimo ma anche le costruzioni navali, le società partenopee continuano a mantenere un indice di operatività più che accettabile. Altro settore di notevole impegno sul fronte turistico è

Certificati	2010	2011	2012
Memorandum di Parigi - PSC	109	66	41
Navi detenute	15	14	4
Certificati idoneità navi passeggeri	29	20	23
Certificati idoneità navi da carico	13	17	9
Annotazioni di sicurezza navi da pesca	20	12	4
Annotazioni di sicurezza rimorchiatori	1	0	1
Visite igiene ed abitabilità e in materia di sicurezza e salute dei lavoratori a bordo delle navi	44	45	74
Visite servizi di bordo	49	53	73
Certificati di navigabilità	24	16	19
Visite occasionali	45	3	2
Visite SMC (Safety Management Certificate)	46	21	20
2170 - Ispezioni, controlli e visite in materia di traffico mercantile	593	532	477

Dall'Amoco Cadiz al Paris MOU, un po' di storia

Tutto iniziò nel 16 marzo 1978 quando la Amoco Cadiz, superpetroliera da 234mia tonnellate, si incagliò al largo delle coste bretoni davanti al borgo di Portsall. Fu uno il decimo incidente più grave nella storia dei disastri petroliferi, provocò il più alta distruzione dell'ambiente marino con oltre novemila tonnellate di ostriche e milioni di molluschi e ricci di mare. I danni, stima del governo francese, furono quantificati in due miliardi di dollari. L'Unione europea decise così di armonizzare le leggi contro le cosiddette "carrette del mare", vecchie navi che navigano al di sotto dei requisiti di sicurezza, e qualche mese dopo il disastro della Amoco venne firmato all'Aia un memorandum da un pugno di stati membri per avviare un meccanismo di controllo delle condizioni di lavoro a bordo delle navi in conformità alle norme dell'International Labour Organization.

Nel 1982 nacque il Paris Memorandum of Understanding dove 26 paesi dell'Ue più il Canada istituirono il Port State Control, il controllo sullo stato di approdo. In pratica si trattava di una reazione al fallimento degli stati di bandiera a rispettare i compiti di certificazione, soprattutto le cosiddette "bandiere di comodo" che hanno delegato il loro compito alle società di classificazione.

Al protocollo di Parigi ne seguirono altri cinque tali da inglobare tutti gli oceani del mondo: il Tokyo MOU (Oceano Pacifico), l'Acuerdo Latino o Acuerdo de Viña del Mar (Sud e Centro America), il Caraibi MOU, il Mediterraneo MOU, l'Oceano Indiano MOU, l'Abuja MOU (Atlantico centro-occidentale e Africa), il Mar Nero MOU e il Riyadh MOU. Gli Stati Uniti, come di consueto nelle operazioni di controllo, non fanno parte del Paris MOU, pur agendo in sintonia, e operano attraverso un organismo simile ma autonomo, lo United States Coast Guard.

ISM

L'International Safety Management è un codice adottato dall'International Maritime Organization (risoluzione A.741[18]) che permette a una società di navigazione di operare in ottemperanza alla politica di sicurezza e protezione dell'ambiente, quest'ultima regolamentata dal SOLAS (cap. IX). In sintesi, si migliora la sicurezza a bordo delle navi e la prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente attraverso controlli da parte del personale di bordo, del personale di terra e degli ispettori. Le compagnie navali hanno l'obbligo di dichiarare una politica per la sicurezza e la protezione ambientale; definire le priorità; descrivere risorse, disposizioni organizzative, controlli da utilizzare; designare una persona (DPA) o più persone a terra che garantiscano l'osservanza delle regole, il dialogo tra la compagnia e gli uomini di bordo e presentare periodicamente rapporti da riportare alla compagnia.
Fonte: wikipedia

PORT STATE CONTROL

Il Port State Control è l'attività di ispezione delle navi straniere nei porti nazionali. Verifica la competenza del comandante, quella degli ufficiali a bordo e la conformità della nave alle disposizioni delle convenzioni internazionali (SOLAS, MARPOL, STCW, etc.). Nasce nel 1982 dal ParisMOU come conseguenza del fallimento della politica dei controlli flag state, soprattutto per quelle battenti bandiere di comodo. Gli ultimi dati (2007) parlano di 17.713 infrazioni registrate nel totale delle navi controllate.

SOLAS

Il Safety of Life at Sea è una convenzione internazionale dell'Organizzazione Marittima Internazionale volta a salvaguardare la vita umana a bordo. E una delle più antiche convenzioni sulla sicurezza della navigazione. La sua prima versione risale al 1914, due anni dopo il disastro del Titanic. Viene aggiornato periodicamente attraverso emendamenti, l'ultima modifica importante, riguardante le radiocomunicazioni, risale al 1988.

MARPOL

E' la convenzione internazionale anti-inquinamento causato da navi per antonomasia e unisce due trattati del 1973 e 1978. E' entrata in vigore il 2 ottobre 1983 e ha lo scopo di ridurre al minimo l'inquinamento del mare dovuto a rifiuti, idrocarburi e gas di scarico. Al 31 dicembre 2001 vi aderiscono 161 paesi - il 98% del tonnellaggio mondiale – scesi poi a 150 al 31 dicembre 2010.

STCW

Lo Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers è la convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata il 7 luglio 1978 dall'IMO. Obbliga a possedere specifici certificati di addestramento che vanno includono corsi antincendio, all'uso del radar, fino all'addestramento specifico per il tipo di navi su cui si è imbarcati.

Autorizzazioni per imbarco/sbarco merci pericolose in colli ed alla rinfusa	2010	2011	2012
Autorizzazioni merci pericolose solide e liquide alla rinfusa	139	128	119
Autorizzazione merci pericolose in colli	1914	1938	1615

quello connesso alle verifiche e certificazioni delle unità locali adibite ai collegamenti marittimi dalle isole del Golfo fino alle località turistiche della costa cilentana. Tale particolare attività di controllo ha sempre per oggetto il rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione e si concretizza in centinaia di ispezioni e verifiche a bordo effettuate ogni anno, le quali hanno condotto al pregevole risultato di poter vantare una percentuale di incidenti, avarie e di disservizi fra le più basse a livello nazionale in rapporto ai numero di passeggeri trasportati (sette milioni nel 2011), il tutto in uno scenario che, giova ricordare, vede un traffico marittimo locale secondo, a livello mondiale, soltanto a quello nella baia di Hong Kong. Tale attività, inoltre, viene ulteriormente intensificata nel periodo estivo, con ispezioni a bordo non programmate, anch'esse utili allo scopo di garantire i più alti livelli di efficienza dei mezzi ed equipaggi. Negli ultimi anni l'Italia è sempre stata al primo posto per numero di navi ispezionate e detenute, ed ha sempre raggiunto il target fissato a livello europeo per ogni Paese partecipante. In particolare Napoli nel maggio del 2011 è stata scelta come città che ha ospitato il 44° Committee del Paris MOU, la riunione che ogni anno si occupa di discutere e aggiornare il Memorandum di Parigi. Nella splendida cornice del Castel dell'Ovo si riunirono i rappresentanti di tutti gli Stati membri del Memorandum e di alcuni sparsi nel mondo, oltre alla presenza della Commissione Europea e dell'Agenzia Europea per la Sicurezza (EMSA).

> “Napoli è sede del 70% delle compagnie marittime italiane”

Alla maritime security è connessa la sicurezza della navigazione. L'attività ispettiva e certificativa viene svolta senza soluzione di continuità per il 90% all'estero per le navi italiane, in quanto la stessa risulta di esclusiva competenza della Guardia Costiera e quindi non delegabile alle autorità consolari né ad enti o organismi diversi. Dal Congo fino all'Estremo Oriente, passando per il continente americano e le regioni Baltiche, nel corso dell'anno 2011 sono state effettuate oltre 120 missioni all'estero (55 missioni al 30 ottobre del 2012). Infine, a corollario di tutta l'attività di verifica svolta a bordo delle navi, gli ispettori del servizio vengono anche chiamati a svolgere un ruolo di certificazione che completa e integra la più “visibile” attività operativa a bordo: la certificazione ed il controllo periodico del sistema di gestione delle società di navigazione, secondo una normativa internazionale, mutuata dalle norme ISO, applicata alle compagnie marittime con l'entrata in vigore della convenzione ISM - International Safety Management“. In questo caso gli ispettori, in possesso di specifica abilitazione, in qualità di ISM Auditor, sono chiamati al delicato compito di verificare che una società di navigazione abbia le competenze e le risorse idonee, umane e finanziarie, atte ad assicurare che le navi soddisfino pienamente le norme internazionali e nazionali in tema di sicurezza della navigazione e, quale valore aggiunto, di sicurezza dei luoghi di lavoro e dei lavoratori marittimi.

Banca Popolare del Mediterraneo

BPMed è nata per realizzare un modo nuovo di "fare banca": essere un affidabile riferimento quotidiano per il mondo imprenditoriale e per quello professionale, per le famiglie e per i consumatori.

BPMed è una banca nella quale tutti possono essere protagonisti, contribuendo con idee e valori, interessi e capacità, iniziative e progetti idonei a sviluppare sinergie positive attraverso un "network relazionale" che rappresenta la nuova frontiera della moderna competitività d'impresa in Italia e all'estero.

BPMed valorizza le risorse e le professionalità locali nell'ottica della crescita e dello sviluppo dei territori, coniugando il difficile binomio tra "finanza ed etica" nell'esercizio quotidiano delle proprie funzioni ed attività.

BPMed parla un linguaggio chiaro e comprensibile e si propone come un centro di ascolto e di supporto per chiunque abbia idee e progetti in grado di tradursi in attività imprenditoriali finanziabili.

Una banca interattiva, perfettamente in sintonia con le comunità dei territori, dinamica nella gestione imprenditoriale, ma soprattutto efficace ed efficiente nell'operatività.

www.bpmed.it

... da oggi accanto a te in via Depretis 51 a Napoli

Delle navi non si butta via niente

di Marco Molino

Demolizioni

Relitto di una nave a Keti, Pakistan

Quest'anno entreranno in navigazione il doppio delle navi smantellate, uno squilibrio che durerà fino al 2013. Demolire una nave genera profitti e inquinamento, nonostante l'Europa vari ogni tanto una nuova legge restrittiva e che puntualmente aggira

Ecco un racconto di mare e di fango, di dollari e miseria. Intorno al tema delle demolizioni navali si coagulano tutte le contraddizioni del mondo globalizzato e di un'economia che stenta a rimettersi in moto dopo la crisi recessiva di fine decennio. Sempre più navi vengono fatte a pezzi perché c'è meno merce da trasportare, ma nel contempo se ne costruiscono migliaia di nuove. A Bruxelles si fissano gli standard minimi per assicurare il rispetto dell'ambiente e dei lavoratori, e poi seguono proposte per aggirare quelle stesse regole. Infine l'incoerenza più dolorosa: la rottamazione dei grandi scafi è ormai un business che vale miliardi, però la stragrande maggioranza delle persone coinvolte in questa storia soffre la fame. C'è una logica in tutto ciò? Cerchiamo di capirci qualcosa rimettendo in ordine le tessere del puzzle.

Lo squilibrio tra vari e demolizioni

Nei primi nove mesi del 2012 la quota di navi demolite ha superato l'intero tonnellaggio registrato l'anno scorso. La società di analisi Clarkson calcola che fino a settembre sono stati destinati allo smantellamento 960 scafi per una portata lorda superiore a 44 milioni di tonnellate. Entro fine anno si arriverà a 57 milioni, cifre che si traducono in una crescita del 39 per cento su base annua. Mai tante navi erano state mandate in pensione in un solo anno: il record precedente risaliva al 1985, quando uscirono dal mercato per demolizione 935 navi per 42 milioni di tonnellate di portata. Le cause? La crescente pressione sui noli marittimi, ma soprattutto il continuo ingresso sul mercato di nuove unità.

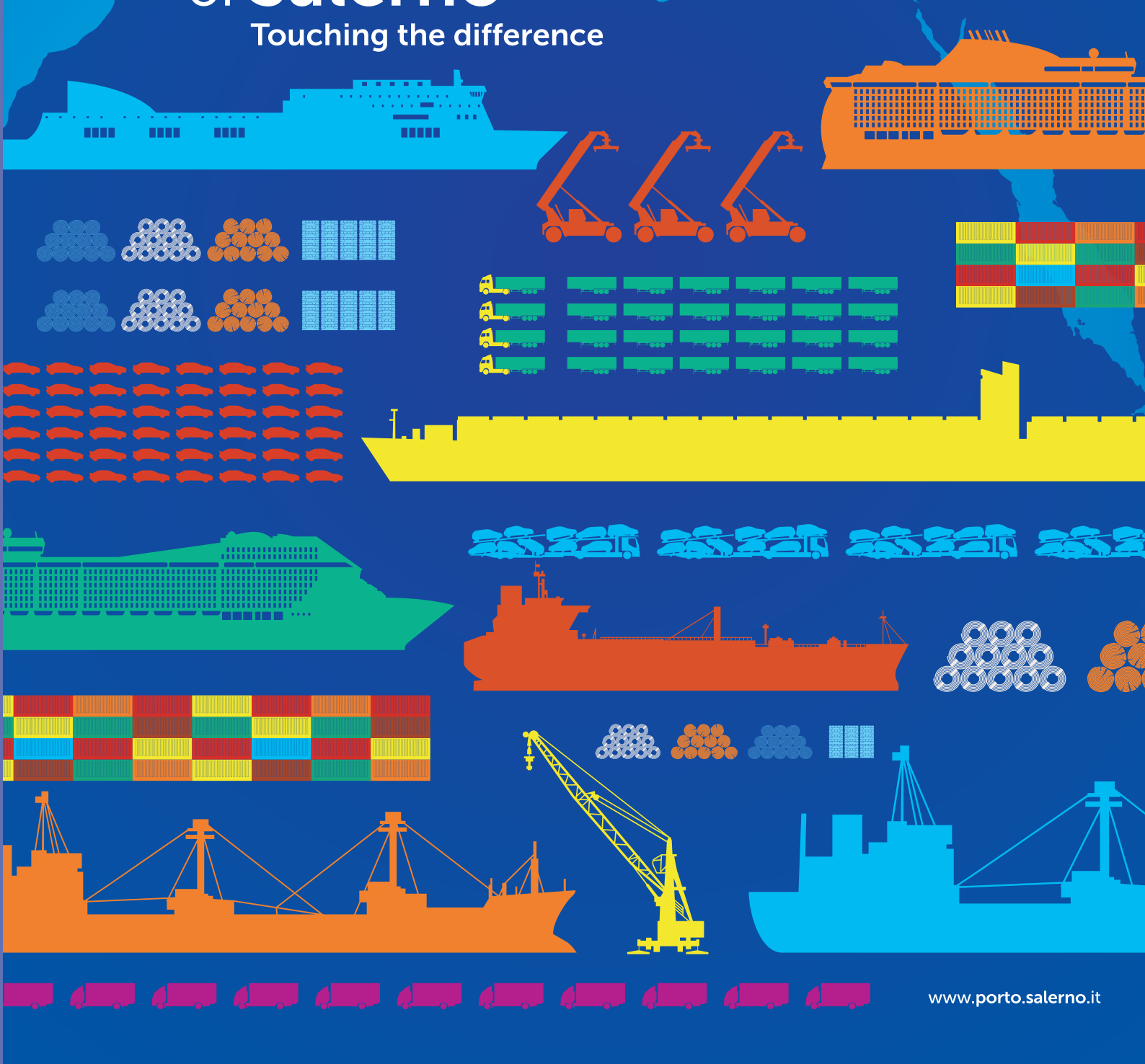
Fra gennaio e settembre sono state consegnate alle compagnie 1.955 navi appena uscite dai cantieri. Sarà un 2012 da guinness anche su questo fronte: si prevede che per la prima volta entreranno in servizio nell'arco di un anno moderne portacontainer per 125 milioni di tonnellate di portata. Praticamente il doppio di quelle smantellate. Sembra incredibile se si tiene conto che la contrazione del commercio internazionale ha comportato un preoccupante aumento della capacità di stivaggio inutilizzata (a novembre erano 308 i cargo messi in "stand by" dalle compagnie). Molti ordinativi, però, risalgono al 2010 quando una transitoria ripresa dell'economia aveva spinto gli armatori ad accrescere le proprie flotte. Poi i cieli dei mercati globali sono rapidamente tornati al grigio, tanto da scoraggiare nuovi investimenti nel settore. I primi segnali concreti si avranno dopo il primo trimestre 2013, quando le consegne di petroliere da greggio dovrebbero diminuire del 30 per cento e quelle di product tanker del 50 in termini di portata lorda. Secondo gli esperti, nel giro di un paio d'anni si dovrebbe raggiungere un equilibrio accettabile tra domanda e offerta e un ritorno al pieno utilizzo della flotta. Nel frattempo, la parola d'ordine tra gli armatori è diventata una sola: smantellare!

Fino a qualche tempo fa, la vita media di una nave era di circa trent'anni. Oggi molti operatori del settore sollecitano il "prepensionamento" anche di unità con appena venti primavere sulle spalle. Per una

AUTORITÀ PORTUALE
SALERNO

The Port of Salerno

Touching the difference



www.porto.salerno.it

Una nave in demolizione a Mehgam, India

compagnia, che deve affrontare costi di ormeggio e assicurativi, tenere una nave ferma in un porto non è certamente produttivo. Smantellando si può invece recuperare qualcosa. Sebbene la corsa alle demolizioni stia facendo abbassare i prezzi, i rottami di ferro vengono ancora pagati tra i 350 e i 375 dollari a tonnellata in Bangladesh e India, poco meno in Cina e Turchia. Proprio nel Paese a cavallo tra Europa e Asia sarà smantellata la "Costa Allegra", valutata intorno ai 10 milioni di euro. Delle navi non si butta via niente: possono essere riciclate per il 95 per cento. Si direbbe un fatto positivo dal punto di vista ambientale ed energetico. Ma queste piccole città galleggianti non sono composte solo di innocuo metallo. A bordo c'è anche un bel po' di amianto (mediamente sette o ottomila chili per nave), di carburanti e gas. È un campionario dei più svariati materiali tossici, come le vernici al piombo e i policlorobifenili, che hanno effetti sull'ambiente assimilabili a quelli della diossina, oltre a stagno, tributile e morchie. Prima dell'atto finale, dovrebbero essere di norma sottoposte ad una procedura di decontaminazione che molto spesso rimane sulla carta. Questi veleni finiscono in realtà sulla spiaggia, nell'aria e nel mare. O nei polmoni degli operai.

> "A Gujarat 372 morti in vent'anni"

L'Europa fa le leggi, che poi aggira

L'Ue ha approvato a marzo un nuovo regolamento che prevede per le grandi navi mercantili battenti bandiera degli Stati membri un sistema di controllo, certificazione e autorizzazione che ne abbraccia l'intero ciclo di vita, dalla costruzione all'esercizio fino alla demolizione e riciclaggio. Una direttiva, a quanto pare, facilmente aggirabile: tre navi europee su quattro, infatti, non battono bandiere europee. «La proposta della Commissione - ha spiegato il direttore del network ambientalista NGO Shipbreaking Platform, Ingvild Jenssen - sottrae l'Europa dalle sue responsabilità e dall'opportunità di fornire una soluzione sostenibile per impedire che navi tossiche avvelenino i lavoratori e la natura in alcuni dei Paesi più vulnerabili del mondo». L'ambivalenza del Vecchio Continente riguardo a questa delicata materia emerge anche da una recente proposta della Commissione, discussa il 25 ottobre in Lussemburgo, sulla possibilità di riaprire l'esportazione di navi costruite con materiali pericolosi, purché vengano smantellate in cantieri extraeuropei, eludendo in tal modo la normativa che regola l'esportazione di materiale tossico. L'eventuale deroga per il settore marittimo sarebbe motivata della carenza di strutture adeguate fra i paesi dell'Unione. Chi controllerà il destino di queste bombe ecologiche? E' difficile immaginare che lungo la costa nei pressi di Chittagong in Bangladesh, o di Alang in India qualcuno si prenda la briga di analizzare i materiali degli imponenti scafi arenati sul bagnasciuga.

I dannati della terra

Su questi lidi, nella mota di grasso e petrolio, sguazzano dall'alba al tramonto uomini smagriti, curvi sotto il peso di enormi piastre di metallo contorte. Trascinano catene, segano, martellano, ammucchiano rottami per una paga che va dagli uno ai tre dollari al giorno. Solo nell'area di Chittagong – la capitale mondiale delle demolizioni - sono circa 50mila, altri centomila nell'indotto. Di diritti dei lavoratori neanche a parlarne: da queste parti conta solo campare. Letteralmente. Il Gujarat maritime board dell'India in vent'anni di controlli ha registrato 372 morti, ma tutti sanno che il loro numero è decisamente più elevato. Molti decessi non vengono neppure segnalati, e quelli che si verificano mesi o anni dopo che i lavoratori hanno respirato le esalazioni velenose, suscitano indifferenza. Il business viene prima di tutto, il ferro prima degli uomini. L'80 per cento dell'acciaio del Bangladesh deriva proprio dalle demolizioni navali. Il fatturato annuo di quest'industria in gran parte sommersa pare si aggiri intorno a 1,5 miliardi di dollari. Poco importa se le statistiche sanitarie mostrano che nella zona di Chittagong molti lavoratori hanno perso arti o hanno altre disabilità. Sono spiacevoli effetti collaterali su cui le autorità locali preferiscono sorvolare. Perché quei mostri arrugginiti che arrivano dall'oceano sono le galline dalle uova d'oro, e la parola d'ordine rimane una sola: smantellare!

Operai al lavoro in un cantiere di Busan, Corea del Sud

FEDESPEDI

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Fedespedi è l'organizzazione imprenditoriale del settore dei trasporti e della logistica che rappresenta e tutela gli interessi della quasi totalità delle imprese di spedizioni internazionali.
Le 2.200 aziende associate contano 80.000 addetti ed offrono occupazione a quasi 100.000 lavoratori autonomi, producendo un fatturato di oltre 20 miliardi di euro.
Le imprese associate, diffuse su tutto il territorio nazionale, organizzano il trasporto delle merci utilizzandone tutte le modalità (stradale, ferroviaria, marittima, aerea e combinata).
Fedespedi è presente sull'intero territorio nazionale attraverso 30 **Associazioni Territoriali**.
Sono affiliate a Fedespedi: **Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), **Antep** (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).
Nel 2005 è stato fondato il **Gruppo Giovani Spedizionieri**.
Fedespedi aderisce a **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta l'Italia, a livello europeo, nel **Clecat** e, a livello mondiale, nella **Fiata**.

Via Cornalia 19, 20124 Milano Tel. 02 671541 Fax 02 67072285 www.fedespedi.it fedespedi@fedespedi.it

A.N.A.M.A. ASSOCIAZIONE NAZIONALE AGENTI MERCI AEREE

A.N.TE.P. ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI

FISI FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

CLECAT european association for forwarding, transport, logistics and customs services

FIATA

E se gli armatori cambiassero pelle?

Shipping

La crisi dello shipping, tra contrazione delle commesse, traffici sottotono e noli depressi, segna un importante cambio di rotta nella gestione di un'impresa di questo tipo. Ora, tra ristrutturazioni e fallimenti, gli armatori sono costretti ad abbandonare il tradizionale modello "patriarcale" per uno più al passo coi tempi

di ***Fabrizio Vettosi***
Managing director di Venice Shipping and Logistics

Non vi è dubbio che il nostro mercato, lo shipping, sta vivendo una delle crisi più acute degli ultimi cinquant'anni. Ma è altrettanto vero che nel corso delle innumerevoli (forse troppe) conferenze internazionali a cui partecipiamo ci soffermiamo ad analizzare gli effetti della crisi e non le cause. E pur quando ciò avviene l'analisi si limita agli elementi superficiali che caratterizzano l'equilibrio del mercato, ovvero alla mera esposizione quantitativa dell'offerta di tonnellaggio e della relativa domanda. Non si procede mai su livelli di analisi più elevati, strategici, ovvero i momenti decisionali che caratterizzano la formazione della domanda e dell'offerta, alla modalità con cui si dipana il processo decisionale nell'ambito delle aziende di shipping.
Per anni ho ascoltato ed imparato con grande umiltà dai miei maestri di shipping quelli che erano i "mantra" dei principi manageriali di un'impresa armatoriale. In pratica:

1. Le decisioni devono essere piramidali ed assunte da una sola persona (one man show company), non a caso nelle nostre imprese è frequente udire il nome "armatore" e non "presidente", "amministratore delegato", "direttore generale" o semplicemente "imprenditore". Ciò quasi a voler statuire che vi è "un uomo solo al comando" capace di incidere sulle sorti dell'impresa e dei suoi stakeholders
2. Le decisioni devono essere prese rapidamente, per non dire in maniera immediata. Questa è quasi una considerazione consequenziale al precedente "mantra" in quanto la condivisione delle scelte genera una "perdita di tempo" e nello shipping perdere tempo significa perdere danaro.
3. La dimensione dell'impresa di shipping si misura dal numero di asset controllati ("dimmi quante navi hai e ti dirò che armatore sei") che esprime una possessività quasi libidinosa verso quello che per un altro imprenditore sarebbe semplicemente uno "stabilimento produttivo" (non conosco ad esempio un imprenditore dell'acciaio essere legato ad un altoforno come invece lo è un armatore verso una propria nave, per non parlare se questa porta il proprio nome).
4. Il profitto dell'impresa di shipping deriva essenzialmente dalla compra-vendita degli asset (asset playing) e non da quella che dovrebbe essere la sua naturale missione di impresa di logistica e di trasporto di cose e/o persone. Pertanto, tale profitto deriva da un approccio di breve termine (orizzonte di pochi anni) considerata la vita economica-utile degli stessi asset che è invece di svariati decenni (al meglio di oltre vent'anni)

Sembra evidente, sulla base dell'attuale débâcle di mercato, che il suddetto schema basato sui "4 mantra" dello shipping non ha funzionato e sia deflagrato in tutta la sua negati-

1 Arnold Peter Møller (1876 - 1965)
2 Hans Thomas Knudtzon (1795 - 1878)
3 Søren Skou (1964)
4 Nicolai Andresen (1781 - 1861)
5 Gianluigi Aponte (1940)
6 Hans Peter Jenssen (1797 - 1868)
7 Schjødt Due (1762 - 1809)
8 Ole Paus (1776 - 1855)

www.contshipitalia.com

One flag. One team. One soul.
Make the difference.

Milano, La Spezia, Cagliari, Ravenna,
Gioia Tauro, Salerno and Tangier.

Your terminal operator.

CS contship italia group

vità. Sostanzialmente ciò in parte è vero, ed andremo successivamente ad analizzare tale aspetto, così come non può sottacersi che tale framework abbia funzionato per svariati lustri (se non secoli) facendo nascere importanti dinastie dello shipping mondiale.

Tuttavia, ciò che non ha saputo cogliere l'industria dello shipping è stata la velocità del cambiamento degli scenari ambientali degli ultimi 20 anni.
Proprio in virtù del fatto che ritengo lo shipping una delle industrie più complesse nell'ambito economico, sin dall'inizio della mia carriera l'ho approcciato con la freddezza tipica dell'analista e con grande umiltà sperando di imparare il più possibile. Ebbene, sempre con tale umiltà, durante il ciclo del "grande boom" (2005-2008) mi permisi con l'eduzione di chi è un outsider che occorreva cogliere quel momento di grande "bonanza" per "mutare pelle" alle nostre aziende di shipping e connotarle finalmente come "vere imprese" capaci di:

1. Avere una strategia industriale di mediolungo termine con una forte coerenza ed omogeneità di comportamento. In sintesi non investire per cercare un'opportunità speculativa bensì mirare a stabilizzare i propri flussi di reddito e di cassa sino all'estremo e di non puntare a considerare le navi stesse come oggetto di reddito bensì come mezzo per produrre un servizio (trasporto) alle migliori condizioni per la propria clientela e, quindi, derivare il proprio reddito da questo servizio.
2. Strutturare l'impresa su più livelli manageriali che consentano di affrontare ogni decisione sia sotto l'aspetto strategico che tattico e, quindi, valutarne le implicazioni ed i rischi finanziari, operativi e tecnici.
3. Assumere le decisioni non guardando a sé stessi ma soprattutto agli altri, siano essi i competitori, i clienti ed i fornitori.

In buona sostanza, mi formavo nella mia mente un modello di azienda di shipping dove ogni scelta fosse ponderata e ragionata sulla base di scelte condivise sotto i molteplici aspetti (strategia, mercato, rischi, ritorno sul capitale investito, risorse finanziarie, ecc.) e non limitato alla autoreferenzialità familiare secondo il concetto per cui "se sei figlio di armatore puoi (o devi) fare l'armatore, altrimenti sei fuori". Ciò senza far venir meno un aspetto importante in cui personalmente credo, ovvero che le nostre imprese di shipping siano dotate tutte di grandi talenti all'interno delle proprie famiglie ma che, spesso, come può testimoniarsi dalla lettura del recente ed istruttivo volume sulla storia della famiglia Costa, la "patriarcalità" e "familiarità" quando non mixate da un giusto apporto di figure professionali esterne, può generare una finta ed improduttiva "pace aziendale" che sfocia in una negativa e dannosa "autoreferenzialità".

La mia convinzione si era già formata negli anni precedenti al grande boom, quando notavo che le complessità gestionali delle imprese di shipping mutavano a causa delle sempre più stringenti regole (IMO, MARPOL,MEPC, SOLAS, etc.) determinando in alcuni settori forti fenomeni di concentrazione dimensionale (per esempio container, chemical carrier, gas carrier, PSV-AHTS, ferry) che richiedevano come ebbi modo di affermare anche in alcune sedi istituzionali «un'organizzazione a terra forte ed efficiente come quella a mare». In pratica mi sembrava necessario che parte degli ingenti investimenti di quegli anni di boom fossero dirottati anche "a terra" più che a mare in nome di un'ottica speculativa che non faceva che accrescere un rischio di impresa che già di per sè per lo shipping è sistematicamente alto.
Potremmo forse sintetizzare tutto ciò con pochissimi esempi tecnici

studioeikon.com

AEROPORTO INTERNAZIONALE DI NAPOLI

5,8 milioni di passeggeri*
12 destinazioni nazionali
37 destinazioni internazionali
25 compagnie aeree
80 voli giornalieri

*dato di chiusura 2012

NAPOLI TUTTO IL MONDO INTORNO

AMBURGO > AMSTERDAM > ATENE > BARCELLONA > BASILEA > BERLINO > BOLOGNA > BRISTOL > BRUXELLES > BUCAREST > BUDAPEST > CAGLIARI > CATANIA > COLONIA > COPENAGHEN > DUBLINO > DUSSELDORF > EAST MIDLANDS > EDIMBURGO > FRANCOFORTE > GENOVA > GINEVRA > HANNOVER > IBIZA > ISTANBUL > KIEV > LIONE > LIVERPOOL > LONDRA > MADRID > MALTA > MILANO > MONACO > NEW YORK > NIZZA > OLBIA > PALERMO > PALMA DE MALLORCA > PARIGI > PRAGA > ROMA > STOCCARDA > TOLOSA > TORINO > TRIESTE > TUNISI > VENEZIA > VERONA > VIENNA > **www.aeroportodinapoli.it**

>> network estate 2012

AEROPORTOINTERNAZIONALE*di*NAPOLI

che ci fanno capire come in quegli anni non si è tratto profitto per anticipare il cambiamento di approccio: nel settembre 2007 i lotti scambiati al mercato FFA furono superiori alle quantità trasportate nel mercato fisico; e nel 2010 un banale recupero delle quantità trasportate nel settore dry dopo il crollo del 2009 dovuto alla "crisi Lehman" generò nuovi ordini di navi dry (pari a 1.373) persino superiore alle navi ordinate nel 2008 in pieno boom (1.260) ciò a conferma che i "quattro mantra" continuavano a prevalere su un approccio nuovo e più manageriale, spersonalizzato.

Eppure, sembra semplice, qualche giorno fa un amico mi segnalava che nello shipping è pur vero che l'impresa subisce i rischi esterni senza potervi incidere ma è altrettanto vero che non vi è nessun altro settore dell'economia come lo shipping in cui i dati ed i fenomeni sono trasparenti, globali e misurabili e, di conseguenza, stimabili ed intelligibili . Si tratta, una volta per tutte, di avere la volontà di superare i "mantra" che hanno guidato i nostri bravissimi predecessori e di ammettere che le aziende di shipping non si governano solo con "la pancia ed il cuore" ma anche con l'organizzazione, le risorse umane, il computer ed i processi decisionali condivisi.

> "Armatori: genii o pazzi investitori"

Un banchiere una volta mi ha evidenziato un aspetto che dovrebbe farci riflettere: «Ma perché nello shipping si assumono decisioni di investimento pari a centinaia di milioni di dollari in pochi minuti solo semmai per puro effetto imitativo o sulla base di una mail di un broker? Ma ciò vuol dire che gli armatori sono geni rispetto agli imprenditori del settore per esempio alimentare o della moda?». Non gli ho saputo dare una risposta in quanto non ne ho la competenza, spero che questa gli venga dal futuro della nostra industria. Gli ho però risposto che forse questa crisi sta facendo riflettere tutti gli attori dell'industria dello shipping e vedo che molte imprese stanno assorbendo questa nuova cultura, proprio attraverso duri processi di ristrutturazione, e che ritengo possa segnare una svolta positiva e continuare a far si che l'immenso talento dello shipping italiano tragga profitto dalle negatività del momento per costruirsi un futuro fatto di leadership mondiale come sta già avvenendo in alcuni segmenti. Come suol dirsi banalmente "non tutti i mali vengono per nuocere".

L'ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI MARITTIMI DELLA REGIONE CAMPANIA

a nome degli Associati:

A M T S.r.l.
Agenzia GENOVESE S.r.l.
ASSIMARE S.r.l.
BAIAMAR S.r.l.
BERTI & C. S.r.l.
BUCCI S.p.A.
CAMBIASO & RISSO S.r.l.
CO.M.AG. S.r.l.
COSCON ITALY S.r.l.
COSMAR S.r.l.
DI. AR. MARITIME S.r.l.
EURO AGENCIES S.r.l.
FRATELLI COSULICH S.p.A.
GASTALDI & C. S.p.A.
E & C GRECO MARE S.r.l.
HOLME & Co. S.r.l.
ITALMARITTIMA S.p.A.
J. LUISE & SONS Ltd.
KLINGENBERG S.r.l.
LA PRORA S.a.s.
LE NAVI S.p.A.
LUISE ASSOCIATES S.r.l.
LUISE INTERNATIONAL & Co. S.r.l.
MSC CROCIERE S.p.A.
MARINTER SHIPPING AG. S.r.l.
MARSPED S.r.l.
MATU S.r.l.
PAPPALARDO & C. S.r.l.
RIGEL S.n.c.
M. SORRENTINI S.p.A.
TOMASOS C. TRASP. MAR. S.r.l.
PEGASUS MARITIME S.r.l.
SARDA BUNKERS S.p.A.
UNITRAMP S.r.l.
V. SHIPS ITALY S.r.l.
A. M. VOLPE & Co. S.r.l.
YANG MING Napoli S.r.l.
ZIM ITALIA S.r.l.u.

AUGURA BUON NATALE E FELICE ANNO NUOVO

alle Autorità Marittime e Portuali
e a tutti gli Operatori del porto di Napoli

WHERE
EXPERIENCE AND **INNOVATION**
GO TOGETHER

RINA
GROUP
making the best together

WE MAKE SHIPPING EASY

mms
MULTI MARINE SERVICES

✓ **Carwil Line**
(Servizio Break Bulk) da Genova e Porto Nogaro per Marocco Spagna, e Portogallo.
Per info: carwil@multimarineservices.com

✓ **White Whale Shipping**
(Servizio Break Bulk) per Mar Rosso, Golfo Persico, Pakistan, India, Far East e tra Mediterraneo e Centro Sud America.
Per info: chartering@multimarineservices.com

✓ **Great White Fleet (Chiquita)**
(Servizio full containers e Break Bulk) da Vado Ligure, Civitavecchia e Salerno per Puerto Limon e Guayaquil con inoltro su porti centro americani.
Per info: chartering@multimarineservices.com

Multi Marine Services srl – Via di Francia 28, Torre A, 17° piano – 16149 Genova
Tel. 010/2462761 – Fax 010/2481300 – e.mail: info@multimarineservices.com

Concordia, operazione recupero

di Bianca d'Antonio

Slittano i tempi per rimuovere il relitto dal paesaggio del Giglio, ma le variabili sono troppe per un'impresa unica nel suo genere. Ora che la Costa Concordia è ancorata, il prossimo passo sarà installare i cassoni di galleggiamento

Costa Concordia, o meglio ciò che rimane della nave da crociera affondata in quel tragico 13 gennaio, è ancora lì, adagiata all'isola del Giglio, un monito profondo alla prudenza sui mari, testimone feroce di una tragedia costata 33 vite umane ma che avrebbe potuto assumere dimensioni ancor più drammatiche. Ma, ci si chiede, fino a che punto il suo relitto colpisce ancora l'immaginario collettivo e fa da deterrente nei confronti di chi vorrebbe andare in crociera? Molti sono convinti che gli effetti sul mercato crocieristico, pur se altamente negativi nei mesi immediatamente successivi al naufragio, abbiano poi lasciato il posto alla convinzione che si è trattato di un "maledetto errore" umano e che la crociera rimane ancora la "vacanza" più sicura. Ad ogni modo, Costa Concordia sta per essere recuperata realizzando la più straordinaria e coraggiosa operazione di recupero mai compiuta al mondo. Alla fine, l'immagine di quel gigante ferito che si è rifiutato di morire e di finire i suoi giorni in fondo al mare, sparirà dalle foto ricordo dei turisti e degli abitanti del Giglio. Rimarrà un ricordo che si andrà appannando nel tempo. Il suo recupero,

L'ABILE MOSSA DEI PREZZI BASSI, MA FINO A QUANDO?

Il futuro del settore secondo il direttore Msc Crociere Domenico Pellegrino e l'agente di viaggio Ettore Cucari

Che cosa sta cambiando nel comparto crocieristico? Si punta ancora al gigantismo oppure no? Quali le prospettive di crescita in Europa? E quanto ha inciso il naufragio di Costa Concordia e quanto, invece, la crisi economica nel crollo dei prezzi? Per ora c'è un dato di fatto. Gianluigi Aponte, proprietario di Msc Crociere e protagonista del più eclatante exploit in termini di crescita della flotta, afferma di voler osservare l'evoluzione del settore, prima di procedere a nuovi ordini anche se altri (vedi Carnival e Royal Caribbean) continuano ad ordinare nuove navi.
La corsa al gigantismo sembra ormai aver subito uno stop anche perché i porti, in ritardo con la propria infrastrutturazione, non riuscirebbero ad accoglierle. La maggior redditività si ottiene con navi di capacità compresa tra i 3mila e i 4mila crocieristi (un discorso a parte riguarda i giganti del progetto Oasis di Royal Caribbean che di passeggeri ne portano 5.400 oltre i 3.000 di equipaggio). Il mercato crocieristico sta dunque vivendo una fase di riflessione, di riposizionamento su nuovi mercati, di ricerca di sempre nuove offerte in termini di divertimento e di itinerari ai propri crocieristi. E, dopo Costa Concordia, mette in primo piano la sicurezza ricercando un nuovo e più rigido codice di autoregolamentazione. Ne parliamo con un esperto di turismo quale Ettore Cucari, presidente per la Campania della Fiavet, la federazione che raggruppa le agenzie di viaggio e con Mimmo Pellegrino, direttore generale di Msc Crociere.
Ettore Cucari, per esempio, non è affatto convinto che il mercato delle vacanze sul mare abbia subito una flessione a causa di Costa Concordia. «Certo, subito dopo l'incidente, le prenotazioni hanno avuto uno stop, ma il tutto è durato un paio di mesi. La gente dimentica in fretta e la crociera rimane sempre, nell'immaginario, la "vacanza più amata" e più sognata. Sono altre le cause ed in primis la crisi economica mondiale.

Segue a pag.22

secondo le ultime previsioni, dovrebbe essere completato entro giugno del 2013. In ritardo rispetto alla prima ipotesi fissata per marzo, anche se dalla Costa e dallo staff che se ne occupa le cose non stanno proprio così. La data di marzo, osservano gli addetti ai lavori di recupero, era stata ipotizzata quando ancora non erano state fatte tutte le rilevazioni, le perforazioni ed i sondaggi sul posto e, comunque, anche oggi, è ipotizzabile un anticipo dei tempi oppure un ritardo legato all'incognita "condizioni del mare" per esempio.
Terminata la fase di stabilizzazione del relitto mediante il suo ancoraggio, si è lavorato alla creazione del falso fondale a 30 metri di profondità mediante l'installazione di 26 pali fissati su altrettanti buchi del diametro di circa due metri ciascuno, che sosterranno sei piattaforme (tre grandi e tre più piccole). Quest'ultime, ormai ultimate, garantiranno la stabilità del relitto al momento della sua rotazione che rappresenta la fase più delicata dell'operazione ed avverrà verso la fine di aprile.
Contemporaneamente stanno per essere ultimati anche i cassoni di galleggiamento o di spinta, alcuni alti 31 metri ed altri 22 che, quindici da un lato e quindici dall'altro, saranno di ausilio nella stabilità verticale del relitto. Realizzati in metallo, seguono le linee di carena del relitto (di qui la diversa altezza) al quale dovranno essere applicati per consentire, insufflando dentro aria a pressione, di riportare Costa Concordia a galleggiare entro giugno del 2013. Anche se il recupero, stando alle ultime rivelazioni, non avverrebbe prima del 2014.
Dicevamo della straordinaria operazione di recupero che, proprio per garantire una maggiore stabilità e sicurezza, ha richiesto un numero più elevato di piattaforme rispetto a quello ipotizzato in un primo momento per cui il costo, inizialmente valutato in 300 milioni di dollari, è schizzato a 400 milioni. C'è anche da aggiungere - e questo, per Costa Crociere rappresenta una sfida ed un punto d'onore - che la compagnia ha dedicato una particolare attenzione alla tutela ambientale: tutta la zona adiacente la grande nave è, infatti, strettamente sorvegliata da uno staff di professionisti e ricercatori universitari.

L'ABILE MOSSA DEI PREZZI BASSI

La gente non ha soldi per cui è costretta a rinunciare alle vacanze. Questo spiega anche perché il mercato delle crociere, almeno in Italia, è destinato a crescere in maniera contenuta visto che le previsioni per il 2013 parlano di un più 1,63% nel movimento dei passeggeri (10.965.000), con toccate stabili nei porti (4.884) ma con un numero inferiore di navi (142 contro le 148 del 2012). E dobbiamo considerare che, già nel 2012, abbiamo faticosamente mantenuto quasi gli stessi numeri del 2011 con una leggera flessione (-0,36% secondo i dati forniti da Cemar). Dal mio osservatorio - continua Cucari - noto che il mondo delle crociere sta cambiando: una agguerrita politica concorrenziale tra i vari players ha provocato un crollo dei prezzi e non credo che questo sia sempre ottimale; agli occhi delle compagnie, il Mediterraneo sta perdendo appeal proprio in virtù della crisi economica per cui si stanno dirigendo verso nuovi mercati quali il Sudamerica, la Russia, l'India, la Cina, serbatoi di nuovi clienti. Comunque la crociera rimane un'esperienza, l'evasione che affascina e sono convinto che questi incredibili alberghi galleggianti, proprio nei porti ove attraccano, possono funzionare da grande attrattore per il turismo, invogliando i crocieristi a ritornare nelle città visitate in fretta. Sempre che i porti siano attrezzati e sempre che le città offrano poi le opportunità promesse».
«Inutile negarlo - afferma Domenico Pellegrino, direttore generale di Msc Crociere - all'indomani dell'incidente del Giglio c'è stata, complice la crisi, una pressione molto forte sui prezzi che sono letteralmente crollati. Noi stessi oggi riusciamo a mantenere i volumi ma incassiamo molto meno per cui diventa ora inevitabile per le compagnie cercare di riequilibrare i prezzi. Fermo restando, e ne sono profondamente convinto, che la crociera rimane sotto il profilo della vacanza la soluzione migliore in termini di qualità, sicurezza e nel rapporto qualità-prezzo. Ogni compagnia poi, ha la sua strategia. Noi, per esempio, grazie all'arrivo di nuove navi, (il 23 marzo arriverà Msc Preziosa ndr) abbiamo puntato su due nuove destinazioni, il Mediterraneo d'inverno ed il Mar Rosso. Abbiamo poi spostato una nave di classe Fantasia, dotata dello Yacht Club, in Sud America, un mercato in crescita anche nel settore luxury. Il mercato richiede sempre di più e noi puntiamo su una offerta sempre più dinamica con 154 itinerari diversi in 181 porti di cui 103 in Europa, in Atlantico e nel Baltico. Il mercato italiano, con Spagna, Francia e Germania, ha perduto un po' di capacità produttiva, la crisi si fa sentire pesantemente con gli indici di consumo più bassi dal dopoguerra e questo porta un impoverimento nella destinazione Italia con un dirottamento verso aree più redditizie. In questo quadro, devo dire che Napoli si è difesa abbastanza bene: è uno dei cinque porti strategici ma rimane un porto di transito, eccetto che per Msc che ne ha fatto l'home port del sud. Come capacità ricettiva siamo però alla saturazione. I piani relativi al grande progetto per il porto, possono fare molto, ma ci vuole tempo. Napoli ha un grande appeal, il territorio è ricchissimo di attrattive in tutti i campi, ma ogni porto fa la sua politica a differenza di altrove dove vige una politica generale di incentivazione e promozione del settore. Ci vuole invece, e non mi stancherò mai di ripeterlo, una visione strategica nazionale, un coordinamento tra i vari porti, la tanto agognata cabina di regia in modo che le compagnie crocieristiche possano programmare gli itinerari con due anni di anticipo. Chiediamo troppo?».

L'Italia del mare? Grandi campioni senza regista

Il recente rapporto statistico sull'economia del mare italiana redatto dal Centro Studi e Ricerche del Mezzogiorno evidenzia un comparto ricco e produttivo in un paese senza una regia che coordini priorità e progetti

di ***Marco Molino***

Partiamo da un semplice dato, giusto per avere la misura dell'importanza che il trasporto marittimo ha assunto negli ultimi anni per l'economia globale. Attualmente il 75 per cento delle merci che nell'Unione Europea vengono spostate da un luogo all'altro, viaggia via mare. Sembrano solo numeri, ma indicano dinamiche che coinvolgono popoli e nazioni, che influenzano la politica e i rapporti internazionali. Nell'immaginario collettivo, la rappresentazione classica del mercantile carico di container è ormai diventata l'emblema dei traffici e del commercio mondiale. I volumi trasportati da questi giganti degli oceani sono più che raddoppiati negli ultimi venti anni, passando da 4 a 8,4 miliardi di tonnellate, una crescita che ha scontato solo parzialmente gli effetti della crisi del 2009.

L'Italia, crocevia dei traffici mediterranei, è al terzo posto in Europa per merci movimentate via mare (nel 2011 sono state 478 milioni di tonnellate). Operazioni che coinvolgono migliaia di imprese del settore e che sono prevalentemente concentrate nel meridione, il 15 per cento in Campania. Commercio, lavoro, economia, politica: in questo groviglio di elementi spesso in contraddizione, comprendere le forze che influenzano l'evoluzione del cluster marittimo risulta difficile, addirittura impossibile senza un approccio analitico "integrato", che sia in grado cioè di focalizzare l'attenzione sulle diverse tematiche relative alle attività del mare, per cercare di delineare un quadro complessivo degli scenari nazionali e internazionali e tentare quindi una razionale previsione delle prospettive future.

Segue questo indirizzo "Trasporto marittimo e sviluppo economico", l'analisi condotta da SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, che comincia proprio concentrandosi sulle caratteristiche del comparto nello scenario mondiale ed europeo; precondizione

LC Larizza Consulting
Insurance Broker

Coverholder at LLOYD'S

"Personal Broker"
al Vostro fianco per la analisi e soluzione dei problemi assicurativi

LC srl - Larizza Consulting Insurance Broker
Sede Sociale e Direzione Generale: 20145 MILANO - Via V. Monti, 86 - Tel 02.34.53.77.90 - Fax 02.34.53.76.95
e-mail: info@larizzaconsulting.it - http://www.larizzaconsulting.it

Meli sped s.r.l.

Sdoganamenti - Trasporti Import - Export - Consulenza

Home | Privacy

Cerca Email: Password: Entra

Registrati | Login | Password dimenticata?

Contenuti

Azienda - ITA
- Contatti
- Sdoganamenti - Trasporti Assicurazioni
- Consulenza Doganale
- Import - Export

Company - ENG
- Contacts
- Customs Clearance - Transportation Insurance
- Customs consulting
- Imports and exports

Coscon Italy
Coscon Cargo Tracking

MSC - Tracking

KLTL Total Logistics
Cargo Tracking

Linea Messina - Tracking

Clienti Fidelizzati
Loyal Customers

Contatti | Sdoganamenti Trasporti Assicurazioni | Consulenza Doganale | Import - Export

Via G. Melisurgo, 4 - 80133 NAPOLI - Scala B - Interno 1/A - Tel. 081 5518954 - Fax 081 5523295
web: www.melisped.com - www.assospena.com
Email: info@melisped.com - direzione@melisped.com - contabilita@melisped.com - operativo@melisped.com - melispedsrl@arubapec.it

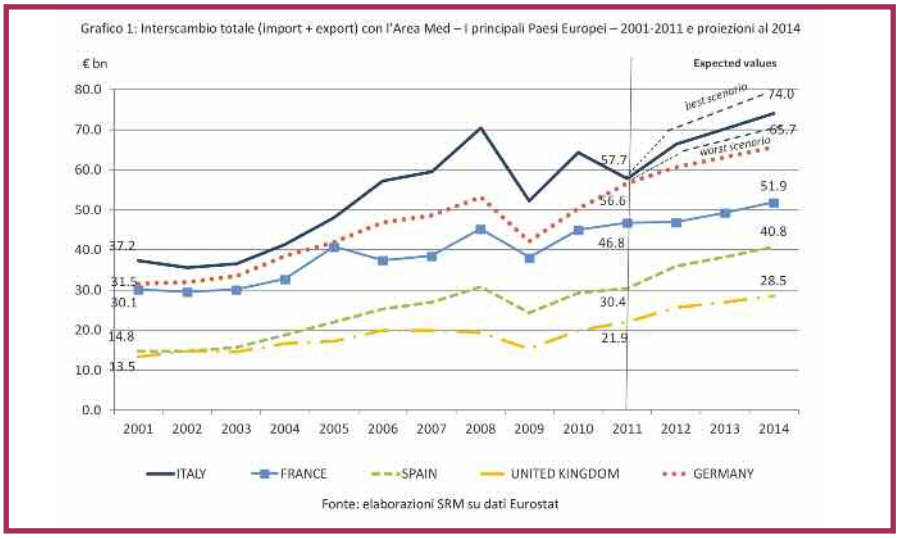
TECNOLOGIA E INNOVAZIONE PER LA SICUREZZA IN PORTO

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO

Porto di Napoli - Immacolatella Vecchia
Tel. 081 5527240 (pbx) - Fax 081 5524435 - e-mail: ormeggiatorinapoli@libero.it

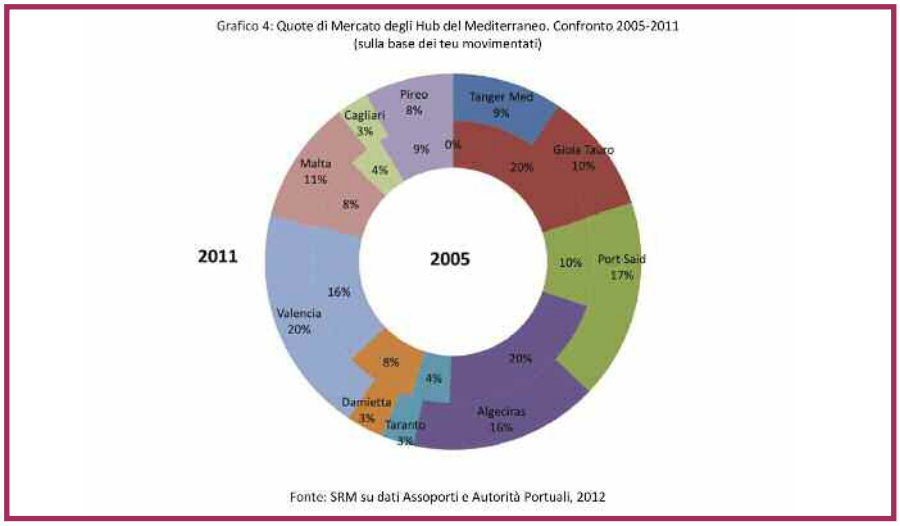
necessaria, questa, per approfondire poi le peculiarità del contesto economico e territoriale italiano. Qual è lo stato di salute del cluster marittimo nazionale? E quello del sistema portuale? Per capirlo lo studio di SRM presenta dati e statistiche sul traffico, sulla numerosità della flotta, sulle aree di sviluppo del settore e sui punti di forza e debolezza del trasporto marittimo, partendo dal contesto che maggiormente influenza le vicende del nostro paese: la cosiddetta area Med.

Nel 2011, a fronte della riduzione del numero delle navi in transito, il canale di Suez (e quindi la via europea per l'Estremo oriente) ha registrato un aumento del 7,1% delle merci trasportate, un segnale dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest. Trend confermato anche nel 2012 (meno navi e più merci). Nonostante il rischio sempre incombente degli attacchi di pirateria al largo delle coste somale, ogni anno attraversano il canale artificiale egiziano 900 navi italiane. Tra il 2005 e il 2011 i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 30%. Tanger Med e Port Said sono i nuovi competitor marittimi che conquistano gli onori della cronaca. L'interscambio dell'Italia verso i Paesi che affacciano sul Mare Nostrum ammonta a circa 57,7 miliardi di euro e di questi, oltre il 70% (pari a 40,6 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo. I paesi di quest'area geografica costituiscono il 17% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia (dati 2011). La vivacità di questi traffici si è riverberata sulla composizione dei navigli. Dal 2001 al 2011 sono stati investiti dagli armatori oltre 37 miliardi di euro in nuove unità ed oggi l'Italia vanta una delle flotte più giovani e tecnologicamente avanzate. Il 67% delle navi ha un'età inferiore ai 10 anni e il 46% meno di 5 anni. Partono dagli scali della Penisola e spesso vanno lontano: il 65% del traffico merci è infatti relativo a navigazione internazionale. E proprio le Autorità portuali



LA CAMPANIA RESTA LA REGIONE "ARMATORIALE"

E' all'ombra del Vesuvio che si concentra buona parte della flotta mercantile italiana: circa 250 navi in esercizio, che equivalgono al 40 per cento del totale nazionale. Gli armatori campani hanno raggiunto posizioni di leadership a livello europeo e mondiale in tutti i segmenti del trasporto marittimo: dal dry bulk al trasferimento di prodotti chimici e petroliferi, da quello delle merci in container a quello su unità Ro-Ro, in particolare car carrier, nonché nel trasporto passeggeri e nelle crociere. Le compagnie della regione – si evince dalla ricerca di SRM – occupano inoltre posizioni rilevanti in servizi specializzati, quali il rimorchio nei porti, i lavori marittimi, la posa di cavi sottomarini e l'istallazione di piattaforme petrolifere. L'industria armatoriale di queste terre (e di questo mare) da tempo è l'elemento trainante dell'intero cluster marittimo che comprende anche la logistica portuale, i servizi ausiliari ed i cantieri per la costruzione e riparazione navale. Nel settore dei trasporti marittimi sono occupati in Campania circa 8mila addetti. il 28,2% del totale nazionale del comparto, con un'incidenza elevata soprattutto per quanto riguarda la presenza nelle navi per il trasporto merci. Più di duemila persone, infine, sono occupate nelle attività dei servizi portuali connessi al trasporto marittimo ed alla relativa movimentazione delle merci.



hanno evidenziato come l'ulteriore crescita dei traffici merci sia un obiettivo a portata di mano per l'Italia, ma è necessario – e qui emergono le difficoltà – rendere più efficiente il sistema infrastrutturale del Paese.

Shipping company, operatori del trasporto marittimo, associazioni di categoria, istituzioni, finanza: nella ricerca di SRM il settore marittimo ha mostrato tutte le sue potenzialità di sviluppo, ma anche le sue debolezze. Nel Belpaese il comparto è paragonabile ad un team di calcio ricco di grandi individualità che però non riescono a fare squadra. Per rispondere adeguatamente alle esigenze di mercato, manca infatti una visione di sistema, una funzionale connessione tra le imprese e i porti, tra questi ultimi e le altre infrastrutture. Per non sprecare il patrimonio di questo settore – è, in definitiva, il messaggio che giunge dall'indagine SRM – bisogna rimboccarsi le maniche e lavorare sugli elementi che ancora frenano la piena competitività. Il tempo stringe: sulle sponde sud del Mediterraneo, ed anche ad est, sono in corso molte iniziative di sviluppo dello shipping che stanno rendendo più efficienti e commercialmente più "attraenti" i porti di quei paesi. Ma se l'Italia fa squadra…

Pirati

Acque (più) calme

Le 42 navi italiane attaccate dai pirati tra il 21 luglio 2005 e l'11 febbraio 2012

Gli attacchi diminuiscono e l'uso delle forze armate a bordo sta avendo gli effetti sperati. Ma il ritardo sull'utilizzo dei contractors privati preoccupa gli armatori. Il rischio è una piccola fuga dalle navi battenti bandiera nazionale

di ***Paolo d'Amico***
presidente Confitarma

A fine ottobre, per la prima volta negli ultimi quattro anni, l'International Maritime Bureau ha rilevato una riduzione dei casi di pirateria marittima nelle acque antistanti la Somalia, nel Golfo di Aden e nel Mar Rosso. È una notizia consolante soprattutto perché conferma la validità delle strategie a difesa delle navi mercantili attuate dalle organizzazioni internazionali e dai singoli Stati e che si concretizzano nel dispiegamento di forze navali di oltre 50 paesi, best practice di aziende di navigazione e navi, difesa attiva con uomini armati a bordo. Peraltro, l'area permane ad alto rischio e non si deve abbassare la guardia, soprattutto nelle rotte che collegano l'Estremo oriente al Mediterraneo ma da qualche tempo anche nelle acque antistanti l'Africa Occidentale dalla Nigeria, al Togo e al Benin.

E' uno scenario inquietante quello che da sette anni minaccia la libertà dei traffici marittimi mondiali. Basti pensare che nel 2011, sono state attaccate 439 navi mercantili e 802 marittimi sono stati presi in ostaggio, con un costo stimato tra i 4,9 e gli 8,3 miliardi di dollari. Un grave pericolo non solo per le unità in transito e i loro equipaggi ma per tutta l'economia: una vera e propria tassa sui consumi che ricade sui cittadini già duramente colpiti dalla crisi. Infatti, lungo la rotta che attraverso il Golfo di Aden, il Mar Rosso e il Canale di Suez collega il far East

RIMORCHIATORI NAPOLETANI S.R.L. GROUP

TOWAGE - SALVAGE - OFFSHORE SUPPLY SERVICE

FLEET

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

SALV. TUG	ANACAPRI	(2002 - 4'400 - 52)
SALV. TUG	ARMANDO DE DOMENICO	(2000 - 5'300 - 70)
ESCORT SALV. TUG	CAPO S.VITO	(2011 - 5'550 - 75)
ESCORT SALV. TUG	CHERADI	(2009 - 5'550 - 75)
ESCORT SALV. TUG	DRITTO	(2010 - 5'550 - 75)
SALV. TUG	GALESUS	(1992 - 3'752 - 44)
SALV. TUG	GUARRACINO	(2002 - 4'400 - 52)
SALV. TUG	MAGNA GRECIA	(2000 - 5'300 - 70)
SALV. TUG	MASTINO	(1985 - 3'086 - 42)
SALV. TUG	PUNTA CAMPANELLA	(1992 - 3'752 - 44)
SALV. TUG	PUNTA RONDINELLA	(1983 - 2'205 - 36)
SALV. TUG	PUNTA SCUTOLO	(1992 - 3'752 - 44)
SALV. TUG	SAN BENIGNO	(1982 - 2'205 - 36)
SALV. TUG	SAN CATALDO	(1986 - 3'086 - 42)
ESCORT SALV. TUG	SAN GENNARO	(2010 - 5'550 - 75)
SALV. TUG	SANT'ELMO	(1993 - 3'752 - 44)
SALV. TUG	TARENTUM	(1985 - 2'205 - 36)
SALV. TUG	VESUVIO	(1983 - 2'205 - 36)
SV UT755-L	GARGANO	(2002 - 5'450 - 3200)
SV UT755-L	PORTOSALVO	(2005 - 6'310 - 3200)
SV STX09CD	ENEA	(2010 - 8'880 - 4850)

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

BRANCH OPERATIONS OFFICES:

80133 - NAPOLI
Molo Vittorio Emanuele II
Tel. +39 0815635055
Mobile: +39 335 6200672
Fax +39 081285030

74100 TARANTO
Corso Vittorio Emanuele, 17
Tel. +39 0994707522
Mobile: +39 335 6157867
Fax +39 0994714474

04024 GAETA
Via Duomo,30
Tel. +39 0771460614
Mobile: +39 335 6200675
Fax +39 0771466352

70122 BARI
Molo Foraneo, Banchina n.8
Tel. +39 0805219342
Mobile: +39 335 6200674
Fax +39 0805232511

e i Paesi produttori di petrolio ai mercati europei ed americani, transita via mare il 30% dei carichi di petrolio mondiale e quasi il 20% di tutti i beni prodotti nel mondo. Le navi che sono costrette a transitare nelle aree a rischio pirateria devono sopportare aumenti dei premi assicurativi, incrementi di tempi e costi di navigazione per seguire rotte alternative che passano anche a 1.500 miglia dalla costa, senza contare la quasi impossibilità di trovare equipaggi disposti a navigare su tali rotte.
Inutile dire che tale fenomeno ha pesanti ripercussioni sulla fluidità dei traffici, sull'aumento dei costi del trasporto, nonché sull'incremento dei costi delle materie prime e dei beni di consumo. Senza contare i costi per mettere in campo mezzi e strumenti tecnici, oltre alle numerose problematiche giuridiche che devono ancora essere risolte, come ad esempio l'esigenza di regole certe per i processi e le sanzioni a carico dei pirati catturati. È sorprendente la rapidità di risposta dei pirati a tutte le azioni poste in essere dall'industria armatoriale, dai governi, dagli organismi mondiali e quelli comunitari che nel rispetto del diritto internazionale devono adottare regole e norme. Gli armatori sono in prima linea nel combattere con determinazione questa battaglia in mare, ma devono poter contare su misure urgenti e di rapida attuazione.
La pirateria somala è oggi strutturata come una vera e propria joint venture internazionale con una capacità logistica e operativa a terra e in mare, che funziona come una organizzazione tipica della filiera industriale. Il raggio di azione dei pirati nel tempo, si è esteso dalla Somalia all'Oceano Indiano fino alle Seychelles: un'area che per dimensioni è pari a quella dell'Unione Europea, oltre i due milioni di miglia nautiche.
Dal 2005, sono state attaccate 42 navi italiane e 6 sono state sequestrate, alcune per molti mesi. Ogni giorno in quelle acque transitano circa 9 navi di bandiera italiana senza contare quelle comunque riconducibili a interessi italiani ma battenti altra bandiera. Confitarma ha seguito costantemente l'evolversi di questo fenomeno con tutte le istituzioni competenti, sviluppando un dibattito sugli strumenti più efficaci da adottare e promuovendo in concreto azioni importanti.

> "La pirateria somala è una joint venture internazionale"

Le strategie di difesa contro i pirati sono conditio sine qua non perché ormai, senza protezioni adeguate, è quasi impossibile trovare equipaggi disposti a navigare nelle aree a rischio ed anche la copertura assicurativa della nave è subordinata a tali condizioni. Il cardine della strategia italiana di contrasto alla pirateria è la legge n. 130 dell'agosto 2011 che ha introdotto la difesa attiva a bordo delle nostre navi, consentendo l'imbarco di team armati militari e, in via complementare, privati. Tale strategia si è rivelata estremamente positiva, grazie soprattutto all'intensa collaborazione tra armamento e Marina Militare.
L'esperienza sul campo ha fatto emergere alcune criticità che la vicenda dei Fucilieri del Battaglione San Marco, imbarcati sull'Enrica Lexie, ancora sotto custodia in India, ha messo in evidenza. Per questo l'armamento italiano è disponibile e interessato a rivisitare, laddove ritenuto necessario, la Convenzione dell'11 ottobre 2011, rendendola ancor più rispondente alla realtà operativa. Manca ancora il decreto attuativo della legge 130 per consentire l'impiego di team privati armati a bordo delle nostre navi quando non siano disponibili o non sia possibile imbarcare i Nuclei Militari di Protezione. Il 2 ottobre la Commissione Difesa del Senato, grazie all'impegno dei Senatori Amato e Pinotti, ha approvato una risoluzione, che impegna il governo a completare il progetto di difesa attiva previsto dalla legge 130, tenendo presenti sia le esigenze dell'industria armatoriale italiana sia le necessarie modifiche della norma primaria e del decreto attuativo di cui l'industria armatoriale italiana ha urgente bisogno.
Certamente si tratta di un provvedimento veramente complesso che necessita dell'azione coordinata di vari Ministeri (Affari Esteri, Difesa, Interno e Trasporti) e naturalmente del Parlamento. Anche se su tale problematica abbiamo riscontrato una grande attenzione da parte di tutti gli schieramenti politici che si sono trovati concordi sull'esigenza di salvaguardare equipaggi e navi che operano in aree a rischio, i ritardi nel completare la strategia di difesa attiva con il decreto attuativo per l'imbarco dei team privati è molto preoccupante. Infatti, nello shipping, la competizione internazionale impone l'adozione di soluzioni nazionali che siano in linea, non solo nei contenuti ma anche nella tempistica, con quelle adottate dagli altri paesi. Da molti mesi stiamo attendendo l'emanazione di un provvedimento amministrativo a costo zero senza il quale l'Italia non può continuare a competere in aree di primario interesse economico con altre flotte.
Il rischio è che gran parte della nostra flotta, per poter sopravvivere in un contesto economico difficile come quello attuale, opti per il cambio di bandiera.
Cui prodest?

Guardie armate, meglio un contractor

Pirati

Le Compagnie di Sicurezza Private convengono più dei militari perché non complicano la gerarchia e non hanno le stesse conseguenze politiche (vedi Enrica Lexie). Manca una legislazione che li inquadri e l'IMO fa i salti mortali per preparare una direttiva che non complichi la vita a nessuno

di ***Renato Imbruglia***

La questione delle Compagnie di Sicurezza Private (CSP) è assai delicata e di grande attualità. La legge 130 del 2 agosto 2011 regolamenta la possibilità per le navi italiane, su richiesta degli armatori, di dotarsi di Nuclei Armati di Protezione (NAP) a bordo, che possono essere utilizzati solo per autodifesa nelle acque internazionali. La legge è stata presentata dall'Italia all'IMO nelle ultime settimane, durante le riunioni del CGPCS (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia). L'interesse internazionale si è focalizzato sulla possibilità che anche navi con bandiere straniere si possano avvalere di NAP, ma bisognerebbe risolvere diversi aspetti legislativi ed è un processo assai complesso. Inoltre è oggetto di discussione in questi giorni presso l'IMO e il 21 novembre 2012 anche il Consiglio di Sicurezza ha adottato all'unanimità la risoluzione 2077 che condanna la pirateria. La risoluzione approvata è il frutto di una valutazione generale della pirateria; della situazione sociale ed economica della Somalia, degli sforzi fin qui fatti dalla Comunità Internazionale. La risoluzione approvata rappresenta un importante punto nelle attività di contrasto; soprattutto perché ha cercato di guardare il problema nella sua totalità, con considerazioni non solo sugli aspetti più evidenti ma cercando di mettere in risalto come la pirateria in Somalia crea disagi a tutti i livelli e per tutti i soggetti coinvolti.

> “Il caso Enrica Lexie insegna molto”

Fino l'anno passato non era difficile vedere affidata la security delle navi mercantili a militari dello stato in cui essa era registrata. Il caso più famoso, e che purtroppo ci riguarda, è quello della MN Enrica Lexie. Il dato di fatto inevitabile è che due marinai indiani sono stati uccisi, la nave è stata sequestrata dalle autorità indiane, due militari sono accusati di omicidio, i rapporti diplomatici tra Italia e India sono in una fase molto delicata, e i costi per l'armatore e lo stato italiano sono alti. Qual è il punto critico? Il cuore della questione è semplice: se un militare o una guardia di sicurezza privata opera in territorio dichiarato di guerra, agisce sotto una legis-

lazione che consente determinati comportamenti ed azioni, garantendo una legittimità e una copertura legale. Quando opera in una zona non di guerra, quegli stessi comportamenti non sono consentiti e, nel caso si verifichino, gli autori possono essere perseguiti secondo la legge. Nel caso siano militari a compiere azioni che, seppur di auto-difesa, provocano uccisione o ferimento di civili, viene direttamente chiamato in causa lo stato cui appartengono, con conseguenti problemi.

Le acque interessate ad attacchi di pirateria non sono zone di guerra.
Questa differenza tra intervento in territorio "di guerra" o no è il cuore del problema, ma è bene citare almeno un altro aspetto che rende più appetibile rivolgersi alle CSP: come stabilito dall' European Court of Human Right, nel caso che dei militari arrestino dei pirati, è lo stato di appartenenza dei militari ad avere la responsabilità degli arrestati.
I problemi quindi si ripresentano. Come anche denunciato dal Security Council dell'ONU, vi sono delle incertezze e delle ambiguità legali che potrebbero consentire a pirati arrestati di chiedere diritto di asilo, o di appellarsi per non essere rimpatriati per motivi politici. Queste richieste che sarebbero rivolte allo stato che ha fornito i militari, si basano su norme di diritto internazionale accettate e rispettate da quasi tutti gli stati del mondo, e creerebbero situazioni molto complicate. Al contrario, le CSP che arrestano dei pirati, non fanno ricadere la responsabilità su nessuno stato (non sono un corpo istituzionale), ma hanno il dovere di rispettare i prigionieri come essere umani. In ultima analisi, i militari che sono a bordo della nave devono sottostare all'autorità del comandante, che è un civile; in molti si chiedono se sia possibile rispettare questa gerarchia, o se invece i militari possano agire in base alle loro valutazioni e competenze. Ancora una volta, le CSP eliminano questo problema, essendo formate da civili.
Nonostante le CPS abbiano quindi dei vantaggi rispetto l'utilizzo di militari, non è evidente quali siano gli standard e le norme cui le CPS devono sottostare.
Appare evidente che bisogna creare dei regolamenti e degli standard minimi garantiti, che consentano di delimitare l'azione delle guardie armate, in modo da garantire la sicurezza a bordo senza però correre il rischio di lasciare alla libera interpretazione delle guardie la gestione delle situazioni che si possono verificare.
Le CPS sono state richieste e incentivate dall'industria marittima, che le considera almeno al pari del controllo militare che la NATO e EUNAVFOR garantiscono nell'High Risk Area (HRA) come strumento di difesa dai pirati. Più volte i rappresentanti di organizzazioni come BIMCO e ICS (International Chamber of Shipping) hanno fatto presente che le CPS sono uno strumento di autodifesa di maggiore efficienza di altri; ad oggi si stima che circa l'80% delle navi faccia ricorso a guardie armate a bordo durante la navigazione. La questione ha quindi interessato l'IMO (International Maritime Organization) che nel maggio 2011 ha approvato delle linee guida per il reclutamento di quelle che vengono chiamate PCASP (Privately Contracted Armed Secuity Personnel).
Le direttive dell'IMO rappresentano il punto di partenza per regola-

> "Le compagnie sono molto selettive quando si tratta di scegliere una guardia del corpo"

ROBERTO BUCCI S.p.a.

SHIPPING AGENTS - INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

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

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

Servizio settimanale da Napoli per Far East - Cina - Australia - East/West Coast USA

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

Servizio contenitori per Varna - Costanza - Odessa - Novorossiysk - Poti
Prosecuzioni interne per Georgia - Armenia - Azerbaijan

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

Servizio contenitori per Malta da Napoli - Salerno - Taranto - Gioia Tauro

IFL INTERNATIONAL FREIGHT LINE - Hong Kong

Servizio contenitori settimanale da porti italiani per la Mongolia

METZ CONTAINER LINE - Agenti a Gioia Tauro

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

Servizio convenzionale e contenitori da Genova e altri porti italiani per Pakistan - Golfo Arabico

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

SERVIZIO CAMIONISTICO E SWAP BODY

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

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

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

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

www.bucci.it

mentare le CPS; gli stati interessati dovranno poi creare delle normative specifiche e complete per definire i poteri, l'organizzazione ed il comportamento delle CPS una volta arruolate. L'IMO raccomanda specificamente che, sebbene sia legittimo il ricorso a guardie armate, queste dovrebbero intervenire come estrema ratio in quanto potrebbero causare episodi di violenza eccessiva; pertanto il primo rimedio ad eventuali attacchi di pirati dovrebbero restare sempre le BMP, anche se come già detto, non sono obbligatorie (vedi MSC.1/circ.1406 1045 1333 1334. Le linee guida e i documenti proposti e discussi durante i lavori dell'IMO hanno comunque avuto effetti in varie legislazioni nazionali, che hanno a loro volta stabilito criteri che gli armatori dovrebbero considerare nel reclutare le CPS.

In questa sede si prenderanno brevemente in esame le guide linea che il governo inglese ha diramato circa un anno fa. Tra le varie normative nazionali, rappresentano probabilmente quelle maggiormente interessanti in quanto è in Inghilterra che si sta sviluppando il mercato di CPS.

Il governo inglese nel redigere le proprie linee guida dichiara apertamente che «il governo non riconosce requisiti vincolanti per l'arruolamento di PCS nel settore marittimo. Le compagnie di navigazione devono quindi essere molto selettive nella scelta di una compagnia che provveda sicurezza armata a bordo, seguendo le indicazioni date». Come quindi lascia intendere questo preambolo, non è stato creato un sistema di norme vincolante, ma una certa autonomia di scelta. La mancanza di requisiti minimi obbligatori, se da un lato lascia la scelta all'armatore, dall'altro lato consente a CPS con standard di servizi molto diversi di proporsi al mercato. Pertanto le linee guida inglesi suggeriscono agli armatori di controllare in maniera dettagliata alcuni aspetti di una compagnia prima di sottoscrivere un contratto. Tra questi, si citano: copertura economica e finanziaria, capacità del management e asset societari, standard comportamentali, esperienza delle guardie, paese di registrazione.

Sull'ultimo punto elencato è bene illustrare un concetto importante: a seconda del paese di registrazione, una compagnia di sicurezza può dover seguire un certo tipo di legislazione civile e penale e norme di comportamento che possono cambiare da paese a paese. È nella convenienza dell'armatore scegliere una società registrata in un paese con un ordinamento strutturato e completo, che consente di rintracciare i limiti delle responsabilità. Al contrario, andando verso paesi con strutture normative meno rigide, si rischia di trovarsi in difficoltà nel caso d'incidenti, che possono ripercuotersi sull'armatore o sul comandante.

Si era detto quindi che il rischio per la mancata approvazione di norme specifiche comporta una ricaduta sull'offerta del mercato, permettendo a compagnie con requisiti non adeguati di essere arruolate senza incorrere in problemi legali; bisogna quindi riconsiderare quanto

MARIO d'ANGIOLO & C. srl

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

porge auguri per un felice NATALE
ed un prospero ANNO NUOVO

NAPOLI - Via S. Fusco, 16 - Tel. 081.5519897 - 081.5520541 - Fax 081.5521382 - E-mail: madasped@dangiolosrl.191.it

SARDA BUNKERS SpA

Bunkeraggi nei porti campani

Trasporti prodotti petroliferi

Ritiro bilges - Sludges - Slops

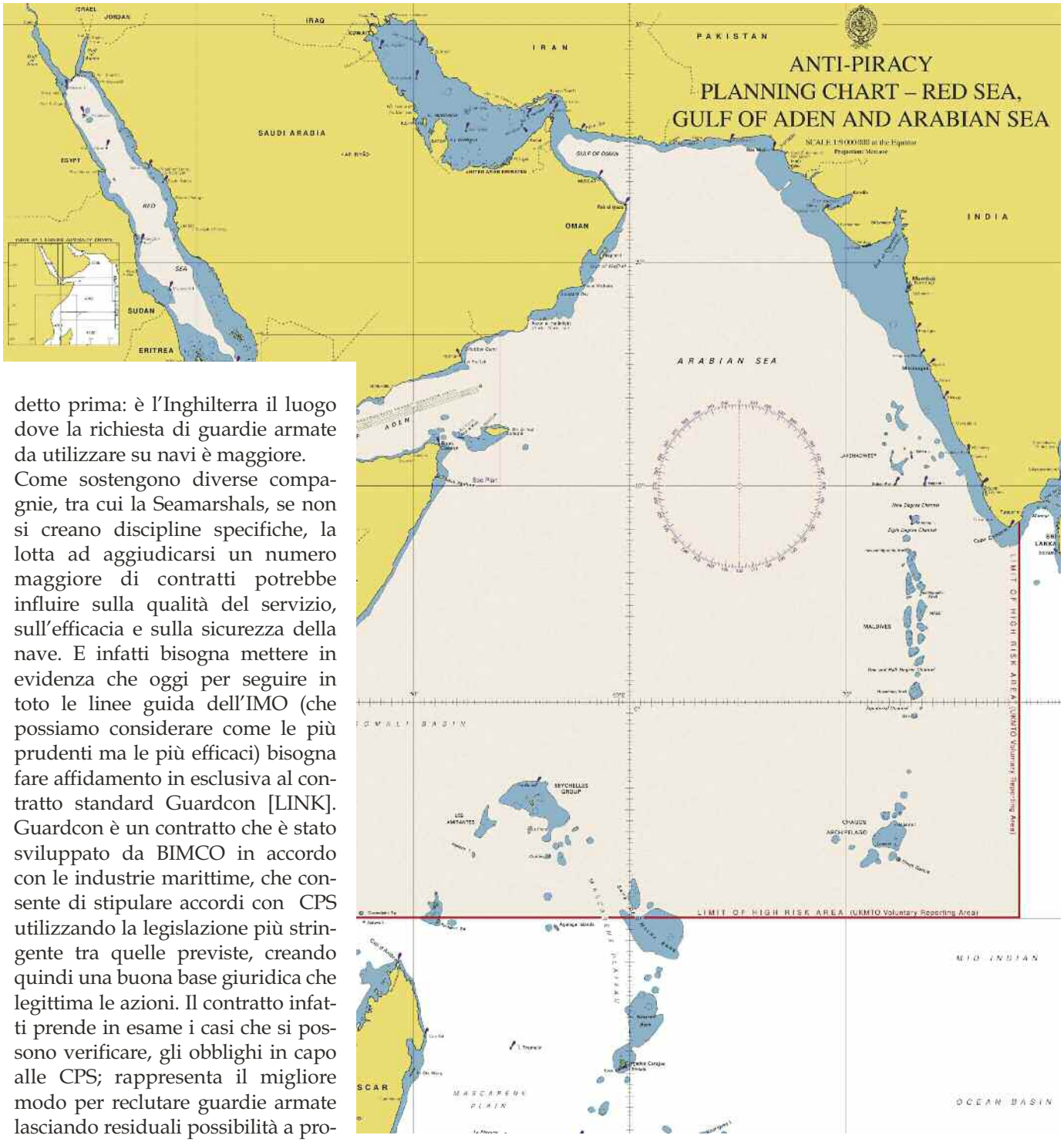
Interventi antinquinamento

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

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

YANG MING (NAPOLI) srl
Agenzia Marittima

Via Guglielmo Melisurgo, 4 - 80133 Napoli - Tel +39 81 5512529 - Fax +39 81 5519786
e-mail: yminap@finsea.it - Web Site: www.finsea.it



detto prima: è l'Inghilterra il luogo dove la richiesta di guardie armate da utilizzare su navi è maggiore.
Come sostengono diverse compagnie, tra cui la Seamarshals, se non si creano discipline specifiche, la lotta ad aggiudicarsi un numero maggiore di contratti potrebbe influire sulla qualità del servizio, sull'efficacia e sulla sicurezza della nave. E infatti bisogna mettere in evidenza che oggi per seguire in toto le linee guida dell'IMO (che possiamo considerare come le più prudenti ma le più efficaci) bisogna fare affidamento in esclusiva al contratto standard Guardcon [LINK]. Guardcon è un contratto che è stato sviluppato da BIMCO in accordo con le industrie marittime, che consente di stipulare accordi con CPS utilizzando la legislazione più stringente tra quelle previste, creando quindi una buona base giuridica che legittima le azioni. Il contratto infatti prende in esame i casi che si possono verificare, gli obblighi in capo alle CPS; rappresenta il migliore modo per reclutare guardie armate lasciando residuali possibilità a problemi legali o di altro tipo che possono sorgere in relazione al comportamento delle CPS.
Abbiamo detto che si deve cercare di garantire standard minimi elevati: proprio per questo, da diversi mesi l'ISO (International Organization for Standardization) sta elaborando un progetto di regolamentazione minima per autorizzazioni, certificazioni e verifiche per le CPS; la proposta in corso di opera si basa su tre parametri fondamentali: supervisione da parte degli Stati sulle modalità di comportamento delle guardie; prevedere una piattaforma cui tutti gli stakeholders possono rivolgersi e valutare la base normativa considerata; consentire una certificazione esterna fondata su un sistema riconosciuto di accreditamento. La proposta, ISO PAS 280007, [LINK]prevede poi nel dettaglio il modo di operare delle guardie, la loro struttura e organizzazione, la dotazione di armi; insomma, consente di creare le basi minime e sarà prossimamente discussa all'IMO e in altre sedi. Il lavoro dell'ISO ancora non è stato pubblicato e reso disponibile per una valutazione in sede IMO, ma gli armatori possono comunque già seguire gli standard previsti.
L'uso di guardie armate a bordo è oramai riconosciuto come strumento fondamentale. La nascita di società private rappresenta un mercato che va ben regolamentato e che però, come sottolineano sempre le società armatoriali, rappresenta lo strumento di maggior interesse e efficienza nell'immediata auto difesa delle navi contro gli attacchi dei pirati.

COMBI LINE International Spa

CONSOLIDATORI GLOBALI
NVOCC
AGENTI MARITTIMI

IMPORT LCL

servizi su base settimanale da tutto il continente asiatico attraverso i porti Hub di Shanghai (24 gg) ed Hong Kong (21 gg) con sbarco diretto e svuotamento a Napoli

EXPORT LCL

servizi con consolidamento a Napoli su base settimanale per Asia via Singapore (21 gg), Usa via New York (15 gg)
resto del mondo con consolidamento da Milano
con possibilità di navetta settimanale da Magazzino di Napoli

SERVIZIO AEREO da/per tutto il mondo

Per informazioni e prenotazioni: *Filiale di* **NAPOLI** *- Via E. Cosenz n.13 - 80142 Napoli - Fax: 081 19810064*
info.napoli@combiline.it

Contatti - Sales and Director: Gianni Velonà - gianni.velona@combiline.it - Tel. 081 19810051
Export dept: Angela Amitrano - angela.amitrano@combiline.it - Tel. 081 19810052
Import dept: Vincenzo La Montagna - vincenzo.lamontagna@combiline.it - Tel. 081 19810053

CAMBIASO & RISSO NAPOLI
Agenzia Marittima

presente a Napoli con propri uffici
augura alla propria clientela
Buone Feste

Cambiaso & Risso Napoli Agenzia Marittima Srl
Via G. Melisurgo,4 - 80133 Napoli - Tel. +39 - 81 - 4109311 - Fax +39 - 81 - 7903841

Le ambizioni di Civitavecchia

Il porto di Civitavecchia accelera e sul finire dell'anno presenta un piano che darà un assetto allo scalo per un futuro molto promettente fatto non solo di crociere, traghetti, ma anche di contenitori, bunkeraggi, cantieristica e polo nautico. Anche sfruttando sinergie e possibilità date dai porti di Roma, di Fiumicino e Gaeta. Un piano ambizioso con tante opere già approvate e appaltate, un piano che darà allo scalo portuale una svolta, specie in termini commerciali. Ne parliamo con il presidente dell'Autorità dei porti di Roma, Pasqualino Monti

"Abbiamo destinato circa 460 milioni –conferma Monti- alla realizzazione di nuove infrastrutture nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Parte di queste risorse sono dell'Autorità portuale, la maggior parte arrivano dal Cipe e sono totalmente destinate a nuove spese di investimento per realizzare importanti infrastrutture che consentiranno al nostro network di dire la propria in termini commerciali e non solo passeggeri". "Per Civitavecchia la nostra intenzione - spiega Monti- è farlo divenire nelle merci ciò che è nei passeggeri. Quindi creare l'intermodalità giusta, le interconnessioni viarie, ferroviarie e quant'altro per connetterla al mercato di consumo che è alle proprie spalle. Abbiamo appaltato 230 milioni di euro stiamo realizzando la darsena servizi, la darsena traghetti con dieci nuovi attracchi e il prolungamento dell'antemurale".

Pasqualino Monti

"Civitavecchia - ci tiene a precisare il presidente dell'Authority - ha delle condizioni geo-fisiche naturali che forse nessun altro porto ha. Pesca 22 metri, 5 milioni di metri quadrati di retro porto, ha la possibilità di ampliare le proprie infrastrutture portuali per qualche chilometro e, a differenza di altri grandi porti, ha l'opportunità di allargarsi e di continuare a farlo. Un porto, quello di Civitavecchia, che anche quest'anno, nonostante la crisi, ha mostrato dati in crescita. "Il cofinanziamento di queste opere - ricorda Monti - nasce anche dai risultati raggiunti in questo ultimo anno. Abbiamo aumentato del 10% circa la parte commerciale, rispetto ai passeggeri, e la nostra occupazione è aumentata del 16,8% in un anno".

Intanto, anche il privato si muove. La società Compagnia Porto sta realizzando un investimento per la 'Darsena Energetico Grandi Masse' che consentirà a Civitavecchia di diventare un polo di bunkeraggio nel cuore del Mediterraneo. Di recente, sono stati sbloccati 170 milioni di euro per il primo stralcio per la realizzazione della infrastruttura. Si tratta di un investimento completamente privato. Inizialmente la maggioranza della società concessionaria, la Compagnia Porto di Civitavecchia spa, era detenuta da Italpetroli che aveva potuto realizzare la torre petrolifera off shore proprio nelle more della realizzazione della darsena energetica. Successivamente, il gruppo Gavio ha rilevato il controllo della società, con Enel ed Italpetroli, alla quale poi è subentrata Unicredit. I lavori partiranno con il primo stralcio che prevede la realizzazione della diga foranea e della banchina multipurpose, con 80mila mq di piazzale disponibile. «Tra la darsena servizi e quella energetico grandi masse - spiega

Il rendering del progetto del molo dedicato alle crociere

Monti - è prevista la realizzazione di un bacino di carenaggio per il refitting di unità oltre 330 metri di lunghezza, in virtù della crescente domanda di strutture per la manutenzione di unità navali di grandi dimensioni. Il bacino, primo del genere in Italia, rientrerà nella tipologia "dry dock" e "hydro lift" che consentirà di contenere gli spazi a terra necessari. L'inizio dei lavori è previsto per il 2015».

Con la demolizione dei silos del grano e del magazzino del sale, con la delocalizzazione sulla banchina 26 del nuovo terminal granaglie, il porto di Civitavecchia potrà "respirare" di più e meglio con nuovi spazi nelle attività di movimentazione delle merci. Liberare la banchina 25 dai traffici crocieristici, infatti, consentirà di attuare pienamente il Piano regolatore portuale, che prevede l'utilizzo della stessa a servizio del terminal container. Lo stesso terminal sarà potenziato con l'utilizzo di 6 nuove gru. Le potenzialità di movimentazione saranno portate a 700.000 teus, con l'obiettivo per il prossimo anno di movimentare 300.000 teus totali. Lo scorso anno erano appena 16mila i teus movimentati, quest'anno si arriverà a 55mila. Se le previsioni verranno mantenute il "salto" in avanti sarà di circa sei volte.

> "Gaeta potenzierà le sue banchine"

Per i traghetti, infine, è prevista una vera e propria rivoluzione con un potenziamento delle infrastrutture che non ha riscontri nella portualità. Le opere marittime della nuova darsena traghetti, intitolata a Sant'Egidio, saranno terminate all'inizio del 2015. Con l'investimento di 193 milioni di euro, previsto nella Legge Obiettivo e finanziato dal Cipe e dall'Autorità portuale, il porto di Civitavecchia avrà nove nuovi attracchi, di cui 6 per cruise-ferry ro-ro, 2 per navi da crociera e 1 dedicato per terminalista. Oltre all'ulteriore prolungamento di 400 metri dell'antemurale, sarà realizzata anche una nuova darsena servizi per le imbarcazioni delle forze dell'ordine, i servizi tecnico-nautici, la flotta pescherecci, il bunkeraggio e i cantieri navali. I primi 2 moli (27-28) saranno pronti già a giugno 2013.

Non solo infrastrutture commerciali, ma le risorse saranno destinate anche alla realizzazione di opere per la grande nautica, per un museo marino e oceanario. "Stiamo realizzando le infrastrutture -assicura Monti- e con la sottoscrizione dell'Accordo di programma con il viceministro Ciaccia, stiamo trasformando il nostro vecchio e piccolo porto di Traiano nel 'Marina di Roma' per ospitare grandi yacht. Quindi una serie di investimenti che ci consentiranno di rispondere alle esigenze di mercato, che sono quelle degli armatori delle grandi navi di avvicinarsi il più possibile al proprio mercato di consumo".

11 milioni di euro riguarderanno la riqualificazione del porto storico, destinato a diventare uno dei marina yachting più affascinanti al mondo, con mega yacht attraccati tra la darsena romana, Porta Livorno, le mura di Urbano VIII con il mascherone del Bernini e il Forte Michelangelo.

35 milioni di euro sono previsti per la realizzazione di un museo marino e oceanario, con la possibilità di accogliere oltre 700.000 visitatori all'anno e la ricostruzione dell'Arsenale del Bernini, dopo la costruzione della nuova sede dell'Agenzia delle Dogane, già completata nei pressi del Terminal Container, e della nuova Direzione Marittima delle Capitanerie di Porto, nei pressi dell'ex molo 2 delle Ferrovie dello Stato.

Altri 35 milioni di euro saranno investiti per realizzare, come anticipato, un grande 'terminal diffuso', in grado di movimentare fino a 36.000 passeggeri contemporaneamente. La società concessionaria Rct realizzerà, per questo, una serie di terminal per servire fino a 6 mega navi che, una volta ultimati gli investimenti, potranno stazionare contemporaneamente sull'antemurale, aggiungendosi agli altri 2 attracchi per unità più piccole situati nel porto storico e ad altri 2 accosti dedicati, previsti a nord nella darsena traghetti.

Gli investimenti, come detto, non riguarderanno solo Civitavecchia. A Fiumicino verranno destinati 165 milioni di euro per il nuovo porto commerciale, che punta a rappresentare il nodo di completamento di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica, alle porte di

Roma, ma soprattutto per la rilevanza degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti, quali l'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci, Cargo City, Commercity, l'interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e Gra.

A Gaeta, sono destinati invece 33 milioni di euro per la realizzazione dei nuovi piazzali operativi, mentre 950 mila andranno a interventi sul lungomare. Prevista anche la riqualificazione completa della zona demaniale del lungomare per un importo di circa 12 milioni di euro.

Gli obiettivi e le ambizioni del porto di Civitavecchia guardano verso l'Europa. Il collegamento con i mercati del Vecchio Continente è fondamentale per la crescita. Il presidente Pasqualino Monti non ne fa mistero ed aggiunge: «Il nostro è un vero e proprio piano industriale – spiega – frutto di un'attenta analisi, nato per cercare di lanciare un importante segnale: quello di realizzare qualcosa di straordinario. Due gli obiettivi: far diventare nel settore delle merci quello che Civitavecchia è già nel traffico passeggeri, consapevoli di avere alle spalle un mercato di consumo che è il secondo in Italia ed il quinto in Europa. E poi, l'obiettivo principale, di far entrare Civitavecchia nel core network delle reti Ten-T, nell'ambito quindi dei nuovi corridoi e nodi di rete multimodali europei». Il che, in sostanza, significa accedere ai finanziamenti europei per il 2014/2021. Le possibilità di inserimento sono complesse, ma Civitavecchia ed il suo network, oggi, sembrano avere tutte le carte in regola.

Pasqualino Monti è anche presidente vicario di Assoporti, l'associazione dei porti nazionali. In una già stabilita alternanza con l'attuale presidente Luigi Merlo, il prossimo anno andrà a ricoprire la presidenza nazionale delle Autorità portuali. In questa veste gli chiediamo quali sono le sue idee per dare compattezza al sistema degli scali nazionali. Il futuro dei porti è il futuro del Paese, sintetizza Monti. "Senza porti efficienti –aggiunge- e in grado di programmare uno sviluppo coerente con l'economia e il mercato, l'Italia si autocondanna a allargare il gap logistico e competitivo che già lo penalizza nei confronti dei concorrenti europei e mediterranei. In questa ottica oggi più che mai Assoporti è chiamata a uno sforzo di coesione senza precedenti. Serve un piano industriale della portualità italiana, con progetti, investimenti e fonti di finanziamento per ciascuna opera di ciascun porto e per le infrastrutture di collegamento a terra".

"Con un paese che rischia ogni giorno di piú anche per carenze infrastrutturali – aggiunge Monti – di essere tagliato fuori dalle rotte del grande trade internazionale, dobbiamo diventare noi, presidenti dei porti, la chiave per superare contrapposizioni, campanilismi e tracciare consegnandola allo Stato, di cui siamo emanazione diretta sulla linea del fronte della globalizzazione, un documento che definisca le priorità portuali e logistiche del sistema Italia".

Il porto di Gaeta

1921 1935 1968 1986

1921 Ignazio Messina & C.

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

VINCENZOMIELE TRASPORTI

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

Sede amministrativa: Via L. Volpicella – Contrada Sommese, 269/A – 80147 NAPOLI - Tel. 081 5725824 / 5726159 – Fax 081 5726796
Sede operativa: Via F. Sponzillo, 50 – 80146 NAPOLI - Tel. 081 7520444 / 7520767 – Fax 081 7528846
Web: www.vincenzomiele.it e-mail: info@vincenzomiele.it

Salerno, porta a Sud dei traghetti

Porti

Due opere destinate a cambiare il volto occidentale del porto. Una sulle banchine potenzierà gli attracchi, l'altra a terra realizzerà nuovi allacci stradali. Sarà quest'ultima a rivoluzionare il traffico. E' il Salerno Porta Ovest

di ***Domenico Barbati***

Il porto di Salerno ricomincia da 250 milioni di euro. Quello che è considerato il casello delle "autostrade del mare" fra i più interessanti per lo sviluppo del settore, è destinato a cambiare radicalmente volto nei prossimi due anni. Lo scalo coincide geograficamente con l'inizio della Salerno-Reggio Calabria. Una coincidenza che diventa strategica per le autostrade del mare e per i collegamenti con la Sicilia permettendo di bypassare circa 400 chilometri di autostrada d'asfalto che negli ultimi venti anni hanno "dragato" risorse pubbliche in quantità esorbitante ma di fatto senza apportare alcun cambiamento radicale né nei tempi di percorrenza né nel tasso di incidentalità, né sotto l'aspetto ambientale. Era quindi logico che la Campania tornasse a guardare al futuro riscoprendo il suo passato di regione al centro del Mediterraneo, favorendo le sinergie fra i suoi due porti più grandi e investendo insieme con l'Europa nelle autostrade del mare che rappresentano la vera sfida nel mondo dei trasporti per i prossimi anni.

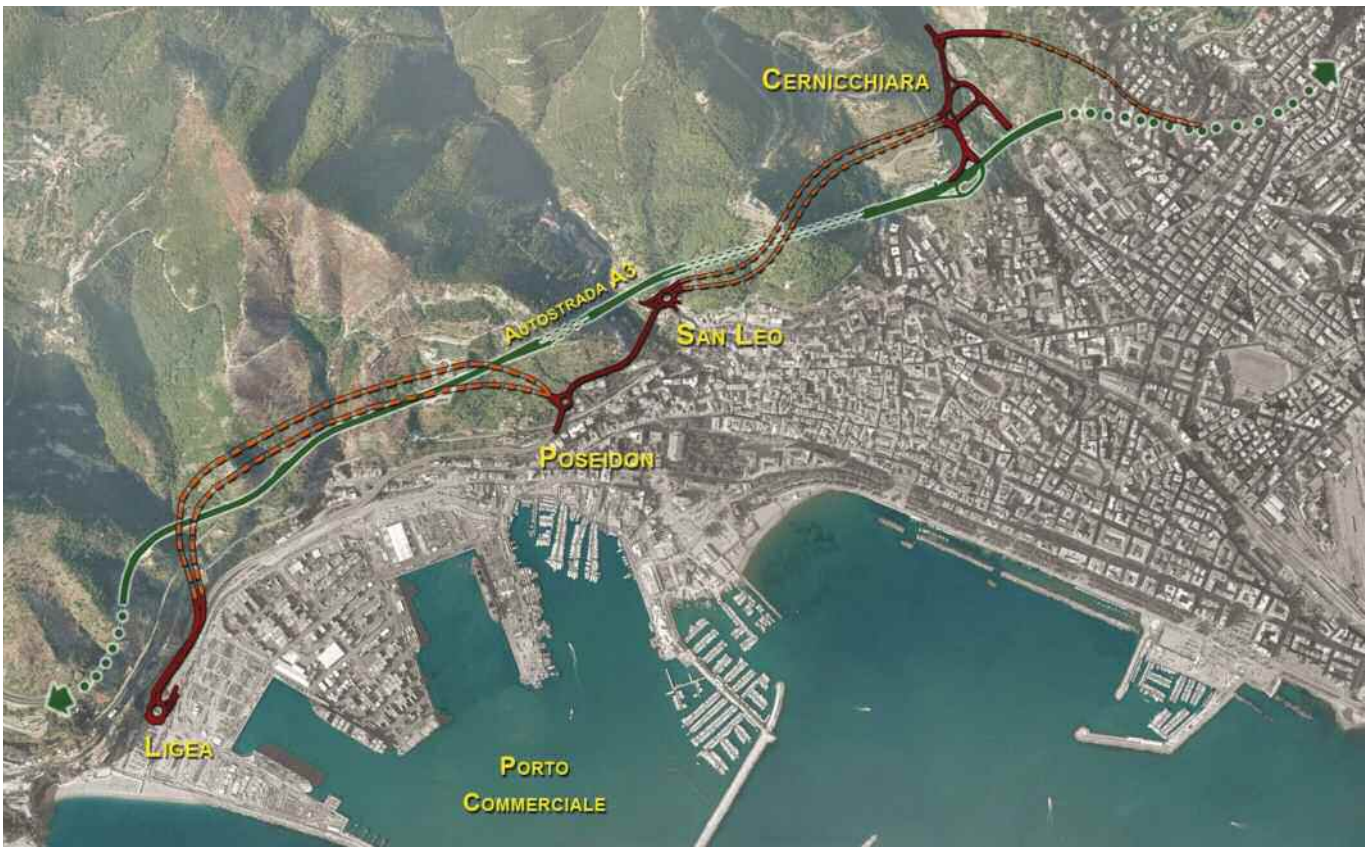
Andrea Annunziata

Sono essenzialmente due i grandi progetti che vedono protagonista il porto di Salerno che dal 2001 è inserito nel nuovo sistema di trasporti marittimi dello Short Sea Shipping denominato "Autostrade del Mare". Uno di 73 milioni di euro finanziato con fondi POR-FESR 2007–2013, prevede interventi direttamente sulla struttura portuale, l'altro di circa 150 milioni, di euro riguarda il potenziamento e la riqualificazione dei sistemi logistico-portuali, con specifico riferimento al corridoio Europeo 1 - autostrade del mare, che permetterà di raggiungere il porto direttamente dallo svincolo dell'A3 attraverso un percorso tutto nuovo quasi interamente in galleria e denominato Salerno Porta Ovest. «Grazie ai grandi progetti - spiega Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità portuale di Salerno con un passato da sottosegretario ai trasporti – il nostro porto, che è già un piccolo gioiello di efficienza, riuscirà a dotarsi di una rete infrastrutturale che eliminerà qualsiasi problema di natura logistica e di collegamento. Un investimento inevitabile per continuare su un trend di crescita che negli ultimi anni, percentualmente, ci ha permesso di posizionarci ai primi posti in Europa». Il primo progetto, finanziato da Ue e Regione, interverrà direttamente sul bacino allungando il molo di sopraflutto per allargare l'imboccatura del porto, il dragaggio dei fondali per raggiungere circa 15 metri di profondità, e l'allungamento del molo Manfredi per dedicare l'intera zona sud della struttura alla ricettività crocieristica, lì dove a marzo

2013 sarà inaugurata l'avveniristica stazione marittima disegnata dall'architetto anglo-iraniana Zaha Hadid.
E' però con il secondo grande investimento che il porto di Salerno si candida a scalo strategico per il centro del Mediterraneo sia per il traffico cargo che per le Autostrade del mare. E' il "Salerno Porta Ovest", la vera scommessa del porto e delle aree interne di Campania, Basilicata e nord Calabria. Il progetto riguarda nuovi tratti di viabilità urbana (prevalentemente in galleria a doppia canna, per circa 4,5 km) con l'obiettivo di realizzare un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del porto commerciale con lo svincolo della Salerno-Reggio Calabria, risolvendo il caos generato dalla promiscuità dei flussi veicolari urbani con quelli commerciali e turistici diretti al porto. I due lotti di questo mega progetto sono già stati appaltati e quelli del primo lotto sono già iniziati. I tempi di realizzazione si prevedono in circa 760 giorni, ma parte del progetto sarà fruibile a prescindere dal suo completamento e quindi i benefici saranno registrati anche prima dei due anni preventivati. Una volta realizzata la variante di Salerno Porta Ovest, dovrebbe migliorare notevolmente la circolazione e dovrebbe ridursi anche l'inquinamento come effetto indiretto della riduzione del traffico e delle lunghe attese. Si avvia così una delle più grandi opere mai realizzate negli ultimi venti anni in Campania che cambierà completamente i collegamenti da e per il porto, ma che coinvolgerà anche lo svincolo autostradale dell'A3 tirando fuori, in pratica, il centro città dalla movimentazione merci e veicolare destinata agli imbarchi portuali. Il secondo lotto prevede: la realizzazione di una nuova uscita in galleria dall'A3 con la sistemazione dello svincolo autostradale con il recupero di un'antica cava dismessa e la realizzazione di una prima galleria a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia. Subito dopo un'al-

> "Una galleria dedicata di 4,5 chilometri"

La bretella che collegherà il porto all'autostrada



tra galleria della lunghezza di circa 1500 metri la cui uscita è prevista a circa 300 metri dall'ingresso attuale del porto. In pratica l'intero viadotto Gatto, l'attuale mostro di cemento su piloni che già evidenziano gravi criticità, che dall'alto dello svincolo dell'A3 scende verso il porto, sarà di fatto neutralizzato. Dalla zona dello svincolo autostradale si arriverà al porto prevalentemente con un percorso in galleria e direttamente dall'uscita dell'A3.

«Il vero limite della portualità salernitana – spiega Andrea Annunziata – in questi ultimi anni è stata la commistione fra i traffici destinati agli imbarchi con quelli della viabilità cittadina e lo snodo della Salerno-Reggio Calabria. Una confusione che annullava di fatto la velocità e la capacità di movimentazione di merci e passeggeri del porto. Bisognava pensare in grande e con Salerno Porta Ovest si ristabilisce una distinzione netta fra le attività portuali e la quotidiana vivibilità di una città in continua espansione. La possibilità di arrivare al porto grazie ad una viabilità dedicata, tutta in galleria, che dallo svincolo dell'A3 evita la città di Salerno favorirà sia i tir dedicati al cargo, sia il traffico dei veicoli nuovi, ma principalmente le Autostrade del mare azzerando le attese dovute al traffico, liberando la città e snellendo il raccordo fra la Napoli-Salerno e la Salerno-Reggio Calabria. Cosa ancor più importante è che con Salerno Porta Ovest Salerno di fatto si dota di un retroporto per la logistica di dimensioni immense.

> “Con decenni di ritardo la Campania recupera il suo ruolo strategico”

I tempi di percorrenza con l'interporto di Battipaglia, l'aeroporto Costa d'Amalfi e l'area industriale dell'Agro nocerino si ridurranno a pochi minuti.

Una possibilità di sviluppo e di sinergie che poche altre portualità italiane potranno vantare».

Un'opera ciclopica quindi che permetterà al porto di Salerno non solo di non avere più problemi di natura logistica, ma anche di velocizzare notevolmente i collegamenti su gomma verso le zone interne. Tutto questo al servizio di dati che negli ultimi tre anni non hanno conosciuto crisi. Le Autostrade del mare dal porto di Salerno oltre a bypassare la Salerno-Reggio collegano alla Campania con linee regolari giornaliere, bisettimanali e trisettimanali i porti di Valencia, Tunisi, Malta, Tripoli, Catania, Cagliari, Messina e Palermo. La crescita è stata costante. Nel 2009 le navi Ro-Ro/Ro-Pax hanno movimentato nel porto di Salerno 5.273.636 tonnellate di merci. Nel 2010: 5.931.240, nel 2011: 6.596.581 e nel 2012 siamo già oltre i 7 milioni e 500mila. Anche i passeggeri rilevano lo stesso andamento positivo: 248mila nel 2009; 245mila nel 2010; 267mila nel 2011 e circa 300mila a novembre 2012. Passeggeri ai quali vanno aggiunti gli altri 273mila delle vie del mare che collegano Salerno ai porti della Costiera Amalfitana e a quelli delle località turistiche del Cilento come Agropoli, San Marco di Castellabate, Palinuro e Sapri. I veicoli commerciali aumentano ad una media di 20mila ogni anno: 153mila nel 2009; 172mila nel 2010; 194mila nel 2011 e già oltre 210mila nel 2012. In tre anni, dal 2009 al 2011, il numero complessivo di navi movimentate è aumentato di 500 unità mentre l'altro business del porto di Salerno, legato alla movimentazione di veicoli nuovi è oramai attestato intorno alle 300mila autovetture grazie anche al fatto di essere diventato porto Hub per la nuova 500L prodotta in Serbia. Un porto insomma che sta trovando la sua "consacrazione" in due grandi business: quello delle Autostrade del mare e quello del cargo dove a fronte di piccoli spazi i numeri di container movimentati eguaglia quello di strutture portuali di dimensioni dieci volte più grandi. Con decenni di ritardo l'Italia recupera la sua naturale vocazione e la Campania ha la grande opportunità di sfruttare al meglio la sua strategica posizione geografica. Autostrade del mare con lo stesso nome delle autostrade via terra: Salerno-Messina o Salerno-Catania oppure Salerno-Palermo al posto della Salerno Reggio Calabria.

In più con il vantaggio di uno sguardo sul resto del Mediterraneo con minori impatti negativi riguardo l'inquinamento ambientale, minore incidentalità e minori costi. Il sogno di uno sviluppo sostenibile? Salerno e il suo porto sono già candidati per un futuro da protagonisti.

The flying Team is able to operate in the 24 hours all around the World with high qualified personnel of different typology of work

Repair and maintenance of:

Conventional shipping of large and media dimensions

Industrial plants

Non conventional High Speed Vessels

Reassembling of all parts of diesel motors of media and high power

RINA ISO 9001:2008

RINA ISO 14001:2004

LA NUOVA MECCANICA NAVALE

Via Marina dei Gigli, 29 - 80146 Napoli Italy - Tel. +390815591110 Fax +390817524277
www.nmn.it e-mail: nmn@nmn.it

Napoli sviluppa le autostrade del mare

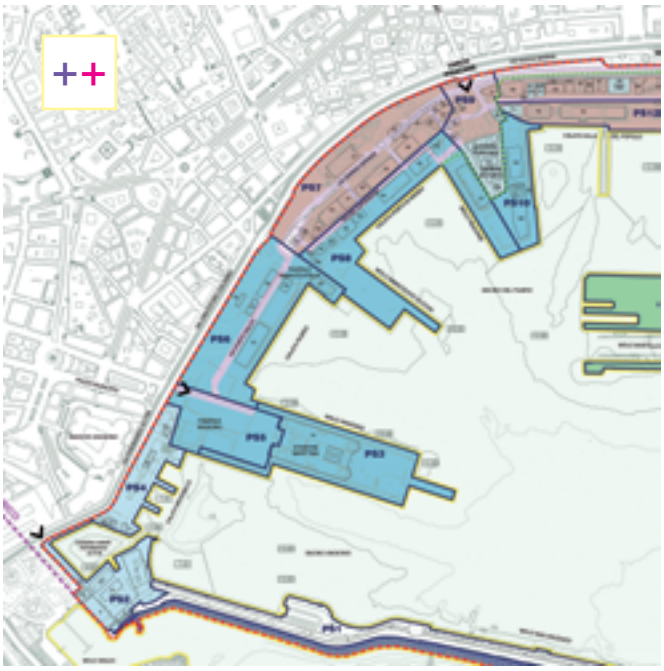
Grazie alle risorse del Grande Progetto il porto realizzerà nuovi pontili per le autostrade del mare. Una rivoluzione. Con il Grande Progetto, in tutto 335 milioni e tempi strettissimi per l'avvio delle gare, il porto di Napoli cambierà volto. Per spiegare il progetto bisogna fare un piccolo passo indietro. «La risposta alla richiesta di riordino ed ammodernamento alla domanda - dice il presidente dell'Autorità portuale di Napoli, Luciano Dassatti- è stata data dalle linee di indirizzo approvate dall'Autorità del porto a luglio e recepite dal Piano regolatore che è stato approvato dal Comune di Napoli ad agosto». Il provvedimento è di una valenza eccezionale perché consente al porto di darsi un piano di sviluppo infrastrutturale che non ha eguali negli ultimi cinquant'anni. Crociere, contenitori, cantieristica ed autostrade del mare ne beneficeranno in positivo. E sarà proprio quest'ultimo settore, che più degli altri soffre per carenze di spazi e viabilità, quello tra i più "rivoluzionati".

«Il porto di Napoli ha sempre creduto e continuerà a credere - spiega Dassatti- nelle autostrade del mare. Purtroppo, non c'è stata in passato una risposta tempestiva alla domanda e, al ritardo, si è ovviato con adattamenti quasi miracolistici utilizzando ormeggi del Piliero, Immacolatella e testata Angioino. La commistione di traffici passeggeri e merci ha prodotto disagi e proteste, ma grazie solo alla professionalità diffusa di tutti gli attori e utilizzatori del settore, non sono avvenuti incidenti». Per capire la portata dell'intervento riassumiamo di seguito i dati di traffico del settore evidenziando che nel porto di Napoli sono tre i vettori regolari che ogni giorno collegano lo scalo con la Sicilia (due per Palermo, uno per Catania) e due volte la settimana per la Sardegna (Cagliari) ed ancora con la Sicilia (Eolie e Milazzo).

L'area pontili si sviluppa dal pontile Vittorio Emanuele III di ponente fino al margine orientale della calata Pollena. Include i seguenti Sottoambiti: AP1 – Pontili Vittorio Emanuele III e Flavio Gioia; AP2 – Area infrastrutture; AP3 – Molo Bausan e calata Pollena; AP4 – Darsena Servizi portuali (da realizzare). Il PRP destina l'Ambito Pontili esclusivamente alla funzione commerciale di merci varie e passeggeri con annessi servizi portuali generali, destinando il Molo Bausan e le calate adiacenti al traffico Ro-Ro e Ro-Ro pax, una volta delocalizzato il traffico di merci unitizzate alla darsena di levante ed alla darsena adiacente (attuale darsena Petroli).

Al fine di migliorare l'efficienza operativa dell'Ambito Area Pontili, le trasformazioni previste dal PRP perseguono i seguenti obiettivi:
Sviluppo della funzione passeggeri e merci;
Potenziamento della funzione commerciale merci varie;
Specializzazione degli accosti con riferimento alle tipologie di nave all'attracco;
Razionalizzazione dell'assetto funzionale delle aree a terra;
Riorganizzazione della viabilità stradale e ferrovia al fine di miglio-

rare l'accessibilità al porto e la distribuzione dei flussi di traffico interni; delocalizzazione del deposito costiero di rinfuse liquide presente alla radice del molo Flavio Gioia.



I dettagli del progetto per le autostrade del mare

L'area pontili è destinata alle seguenti funzioni portuali: commerciale (merci varie); passeggeri e merci (Ro – Pax e Ro – Ro); servizi portuali generali. E' consentito l'attracco alle seguenti tipologie di nave: merci varie; Ro – Ro, Ro – Pax e Con – Ro; mezzi dei servizi di sicurezza e controllo e mezzi dei servizi alla nave.

La sfida allo sviluppo delle autostrade del mare è, dunque, ad Est. «Lasciando il Piliero e l'Immacolatella - spiega il presidente Dassatti - per le esigenze quotidiane, aumenti e picchi di traffico, comprese nuove linee ro/pax, interesseranno i nuovi ormeggi. Ora bisogna portare le progettazioni entro il 2013, per iniziare i lavori, dopo le previste gare, entro il 2015. Questa deve essere la risposta ai tempi. Siamo convinti in un trend del traffico in aumento. Confidiamo molto sul progetto viabilità che libererà le aree adibite a parcheggio a cielo aperto con parcheggi sotterranei. Da evidenziare, infine, che 90 milioni del Grande Progetto riguarderanno il passante ferroviario Napoli Levante-Napoli Traccia». Infine, una risposta a prevedibili nuovi traffici. «Oggi - conclude il presidente Dassatti - gli operatori, in relazione all'operatività per le linee Sicilia e Sardegna, hanno trovato il loro equilibrio. Se dovesse arrivare un nuovo operatore, l'Autorità portuale si adopererà per trovare gli spazi e,nell'ottica di una concorrenza leale, penserebbe a "sistemi premianti" per chi porta nuovi traffici».

Ram

Le automare vogliono un ecobonus europeo

Tra spending review e prevalenza "culturale" del trasporto su gomma le autostrade del mare vivono un momento di difficoltà dopo cinque anni di crescita. Ram preme per un incentivo marcato Ue

di ***Tommaso Affinita***
Amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee SpA (Ram)

Se fino a poco tempo fa parlare di autostrade del mare era poco più di uno slogan, quasi soltanto un auspicio all'utilizzo di una linea marittima alternativa al predominante trasporto su gomma, negli ultimi quattro, cinque anni quello slogan si è tradotto in qualcosa di molto concreto. Si è universalmente colta cioè la forte convenienza di trasferire quote crescenti di traffico commerciale dal "tutto-strada" al combinato "strada-mare", apprezzandone sia la valenza ambientale in termini di un minore inquinamento e di una viabilità meno congestionata, sia l'economicità (più ridotti consumi, minor logorio del parco-automezzi), sia l'efficacia nel senso di una maggiore fluidità di movimento e puntualità delle consegne. È dunque sempre più diffuso un reticolo di rotte marittime che ha saputo sfruttare la particolare conformazione geografica del nostro Paese: basti pensare all'insularità della Sicilia e dunque alla sua penalizzazione in termini logistici per l'accesso ai mercati europei, un handicap che ora è alleggerito, in misura notevole, dalle numerose autostrade del mare che partono dagli scali siciliani e consentono all'auto-trasporto di giungere rapidamente e comodamente in Spagna come in Austria, Germania e Centro-Europa.

Certo, permangono punti di debolezza e criticità che devono essere rimossi. In primo luogo si impone una revisione del modello dei trasporti nel nostro Paese storicamente costruito su quello del trasporto stradale, marginalizzando così sia l'alternativa ferroviaria che quella marittima; conseguentemente la politica dei trasporti si è orientata ad indirizzare cospicui flussi di investimenti verso il comparto autostradale, riducendo notevolmente le risorse a disposizione dello sviluppo della rete ferroviaria e soprattutto del comparto marittimo (dalla portualità ai sostegni per il potenziamento e l'ammodernamento del naviglio). Oggi è sempre più condivisa l'esigenza di un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto che, senza ovviamente rinnegare la centralità del trasporto su gomma, consenta tuttavia di affiancarlo ed anzi di decongestionarlo con modalità alternative certamente efficienti come appunto le autostrade del mare.

In quest'ottica occorre innanzitutto puntare al potenziamento delle infrastrutture portuali destinate a questo particolare tipo di trasporto, che richiede ad esempio banchine dedicate per velocizzare il traffico, ovvero sistemi intelligenti di informazione e telematizzazione a dis-

GLS il tuo corriere espresso

Da 30 anni a Napoli!

Franchisee per Napoli e provincia Temi spa - Tavassi Group
info: www.gls-italy.com - napoli.commerciale@gls-italy.com

posizione degli operatori; è necessario poi affrontare la criticità del cosiddetto "ultimo miglio", cioè dei raccordi tra i nodi portuali e la rete di viabilità nonché quella relativa ai rallentamenti, ai veri e propri colli di bottiglia che si frappongono per entrare ed uscire dai porti e che finiscono, inevitabilmente, con il penalizzare l'operatività degli autotrasportatori (per i quali, ovviamente, la velocità di spostamento è un'esigenza assoluta), scoraggiandoli così dall'utilizzare i traghetti in servizio sulle autostrade del mare. È importante perciò che nel prossimo futuro questo tema rimanga centrale e prioritario sia nell'agenda nazionale che nella politica europea dei trasporti.

> "Senza fondali adeguati rischiamo l'emarginazione"

Sul versante italiano si è dimostrata particolarmente felice l'esperienza dell'Ecobonus che, tuttavia, dopo un triennio di piena operatività, sta incontrando ora difficoltà a livello comunitario ai fini della proroga per le annualità 2010-2011. Il governo, con il sostegno della RAM, si sta battendo per superare questo ostacolo e garantire l'erogazione dell'Ecobonus anche per quelle due annualità. Tuttavia, occorre ormai superare l'ambito soltanto nazionale di questa misura di sostegno e, in tal senso, RAM è fortemente impegnata nella prospettiva della creazione di un "green incentive" a livello comunitario, con una forte valenza ambientale, in grado di sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare per l'intera Unione Europea ed anche in proiezione mediterranea, in modo da intensificare i traffici con la sponda nordafricana.

Allargando poi lo sguardo oltre il segmento delle automare, va ricordato che le economie non più emergenti ma ormai fortemente consolidate dell'East Asia indirizzano verso l'Europa crescenti flussi di traffico attraverso navi portacontainer di dimensioni sempre maggiori e con grandi pescaggi.

La nostra portualità, in mancanza di adeguati investimenti, (fondali, banchine, attrezzature) rischia di essere ancor più emarginata sia nella tradizionale competizione con i porti del Northen Range (Rotterdam, Amburgo, Anversa si stanno continuamente potenziando) che nella sfida con i nuovi scali nordafricani in grande espansione (da Port-Said a Tangeri). Da questo punto di vista non può che considerarsi fortemente deludente la riforma dell'ordinamento portuale recentemente licenziata dal Senato ed ora all'esame della Camera dei Deputati; infatti, insieme ad altri nodi rimasti irrisolti, non ha trovato adeguata risposta l'esigenza di una significativa autonomia finanziaria delle Autorità portuali, in grado di accrescerne davvero la competitività.

Nonostante i pesanti vincoli posti dalla "spending review", la RAM rimane fortemente impegnata per lo sviluppo di una rete di trasporti efficiente ed eco-sostenibile attraverso la positiva collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture per il quale la società ha gestito e gestisce tuttora la politica degli incentivi, dall'Ecobonus al Ferrobonus (per lo sviluppo della modalità ferroviaria) fino ai programmi di formazione professionale per gli autotrasportatori.

Importante è poi il ruolo che RAM gioca nello sviluppo dei molteplici progetti comunitari per le autostrade del mare ed il potenzialmento dei corridoi marittimi di interesse per l'Italia. Si tratta di progetti che vedono attivamente partecipe la RAM sia come partner di autorità portuali, università, centri di ricerca, sia in qualità di leader, come sta accadendo ad esempio per "Adriatic Gateway", un progetto strategico per la valorizzazione del corridoio adriatico. Rimane dunque viva la missione affidata a RAM di favorire l'utilizzo delle "Autostrade del mare" al fine di rendere più equilibrato e competitivo il sistema logistico, un asset decisivo per l'intera economia del nostro Paese.

Molo San Vincenzo, tempi maturi

Porti

Un nuovo borgo marinaro, parte di un anello d'oro che da piazza Plebiscito porta i turisti fino a mare. I progetti si sprecano ma il molo è ancora bloccato. Il presidente del Propeller Club di Napoli Umberto Masucci è più che ottimista: tra la buona volontà del sindaco, maratone, musei del mare e finanziamenti europei il traguardo è vicino...

*di **Umberto Masucci***
presidente del Propeller Club Napoli

Nella prima parte del molo San Vincenzo di Napoli c'è il bacino di raddobbo, un monumento nazionale visto che è il primo bacino di raddobbo in Italia. E' stato progettato tra il 1846 ed il 1850, i lavori sono iniziati nell'aprile del 1850 ed è stato inaugurato il 5 agosto del 1852 con una spesa di trecentomila ducati. Un'opera realizzata in pochissimo tempo! Oggi purtroppo le tempistiche non sono più quelle del XIX secolo. Proviamo perciò a raccontare la storia del San Vincenzo degli ultimi 15 anni.

La mia idea di sviluppare un progetto di riutilizzo del molo San Vincenzo nasce nel 1998 al rientro dalla annuale conferenza Seatrade di Miami sulle crociere. In quella occasione si affermò che lo sviluppo del mercato crocieristico dell'area dei Caraibi, ormai quasi satura (sette americani su cento avevano già provato una crociera) si sarebbe maggiormente spostata in Europa (dove solo un europeo su cento era stato a bordo di una nave da crociera) ed in particolare nel Mediterraneo per le caratteristiche geografiche, climatiche e artistiche della nostra area. Rientro nella mia bella città e, come ho avuto già raccontato più volte, mi affaccio dalla collina del Vomero e vedo la Stazione Marittima quel giorno occupata da 3 grandi navi da crociera che già quasi la saturano. Così mi chiedo: ma se le previsioni di crescita del Seatrade sono corrette dove le metteremo le navi che verranno, più grandi e numerose? Giro la testa verso destra e vedo il molo San Vincenzo con ormeggiate in disarmo parecchie navi (tra cui la mitica Odessa) e mi dico: le potremo mettere lì, in una banchina storica che dovremmo ristruttu-

rare ed in parte liberare quanto meno per il passaggio attraverso la base della Marina Militare, allora ancora più attiva di oggi. Così convoco subito un direttivo dell'Assoagenti che allora presiedevo e in poche settimane mettiamo a punto con l'aiuto dell'ingegner Bertoni un'idea-progetto per la ristrutturazione del molo e per la sua utilizzazione per navi da crociera e passeggeri.
Portiamo come Assoagenti la proposta in comitato portuale dove viene apprezzata e subito approvata con 20 miliardi di vecchie Lire nel quadro dei finanziamenti ai porti italiani degli anni novanta.
La riunione del Comitato fu un esempio di rapidità ed efficienza, ma una serie di intoppi burocratici fecero sì che a distanza di quattordici anni l'opera è ancora incompiuta e le navi da crociera - che nel frattempo sono cresciute di numero e di dimensioni, proprio come previsto nel 1998 - vanno verso altri porti o devono accontentarsi di ormeggi "commerciali" (banchine normalmente adibite alle merci) o ancora peggio all'alea dell'ormeggio in rada, soggetta alle incertezze meteorologiche e alle difficoltà operative.
Ancora qualche anno fa in occasione di una Assemblea Assoagenti lanciavo nuovamente la proposta di allargare il porto di Napoli con la realizzazione delle due "ali del porto": ad Oriente la grande nuova darsena container e ad Occidente il molo San Vincenzo per crocieristi e passeggeri. Credo che oggi i tempi siano finalmente maturi e che anche grazie alle iniziative e agli stimoli del Propeller Club di Napoli - solo per citare due eventi, le due maratonine per S. Barbara al San Vincenzo e il convegno sul Museo del Mare - l'inizio delle attività al Molo San Vincenzo non sia più una chimera. Ma affinché non sia un miraggio il molo San Vincenzo deve essere il frutto di una forte azione di concerto tra Comune di Napoli e Autorità Portuale che nelle rispettive competenze concordino con la Marina Militare tempi e modi per l'implementazione delle azioni necessarie. Il molo San Vincenzo è anche inserito nel Grande Progetto della Regione Campania che prevede investimenti comunitari per 350 milioni di euro. Perciò una cabina di regia efficace consentirà una attenta analisi delle problematiche ed un timing effettivo. Ma vediamo quali dovranno e potranno essere le azioni da compiere sul molo.

> "Botteghe, ristoranti, bar: uno dei posti più belli della città"

Nella parte in radice, alla progressiva liberazione delle aree e degli importanti edifici da parte della Marina Militare potrà nascere una cittadella turistica e del tempo libero, una specie di nuovo grande Borgo Marinari dove l'elemento centrale potrà essere il costituendo Museo del Mare e dell'Emigrazione, un progetto stimolato dalle iniziative del Propeller (che ha studiato la best practice del modello Museo del Mare Genova) e fortemente voluto dal sindaco De Magistris. Ovviamente, accanto a questa opera "pubblica" - si tratterebbe infatti di un museo comunale - potranno e dovranno nascere iniziative private con un progetto articolato che dia vita ad una nuova grande area di godimento del tempo libero. Già immagino questo meraviglioso borgo che potrà svilupparsi intorno al Museo del Mare con botteghe artigiane, ristoranti, bar, e sarà uno dei migliori punti di attrazione turistica e del tempo libero della città. Con il completamento in contemporanea dei lavori della metropolitana, la sistemazione di piazza Municipio e con il restyling del Beverello potrà realizzarsi quell'anello dorato che dalla Stazione Marittima attraverso piazza Municipio, il San Carlo, piazza del Plebiscito ed i giardini del Molosiglio si chiuderà con la stupenda passeggiata a mare del Molo San Vincenzo. Infine, nella parte che va verso il mare si potranno ospitare varie tipologie di imbarcazioni, soprattutto superyacht nella parte che va dalla Darsena Acton fino all'eliporto e navi passeggeri/crociere nella parte tra l'eliporto e la statua di San Gennaro.
Sul San Vincenzo si sono affacciati negli anni idee, progetti, aspettative di imprenditori, operatori portuali, commercianti. Ma soprattutto vi è posto per tutti. Che vincano le idee e i progetti migliori ma si faccia presto. Il Propeller continuerà ad essere da stimolo alle autorità e vigilerà sulla realizzazione dei progetti.

SAILOR®
Thrane & Thrane
eliship
Marine & Industry Technology
Progettazione impianti e sistemi di automazione
Quadri e cabine elettriche
Apparati di navigazione
Gestione stazioni radio/radiocomunicazioni/V SAT
eliship
STARLIGHT
ITALIA
masmarine
Eliship srl - Interno Porto Napoli - 80133 Italy
www.eliship.com - info@eliship.com

PER LE TUE VACANZE USA LA TESTA.
corsica ferries
sardinia ferries
www.corsicaferries.com - www.sardiniaferries.com

Molo San Vincenzo

A Napoli un Museo del Mare e dell'Emigrazione

Ce ne sono già tre di centri simili nel capoluogo campano, ne manca uno però che narri una storia unitaria del porto dal XVIII al XXI secolo, dagli angioini alla nascita dell'Autorità portuale passando per decenni di emigrazione verso gli Stati Uniti. E non c'è luogo migliore dove crearlo che al molo San Vincenzo

*di **Massimo Maresca** - Curatore del museo Navale Maresca di Meta (Sorrento)*

La città di Napoli, diversamente da Venezia, Genova, La Spezia, è l'unico tra i grandi centri marittimi italiani a non avere un museo del mare. Molte testimonianze delle attività marinare sono sparse in varie istituzioni cittadine, quali il Museo di San Martino, il Museo del Mare a Bagnoli, l'Università Parthenope, ma manca un luogo ove si racconti in modo organico la storia dei rapporti della città e del suo golfo con il mare: l'armamento, la cantieristica, la navigazione, la pesca, la realtà millenaria del suo porto. Eppure nel Mediterraneo grandi strutture quali il museo di Barcellona, quello di Istanbul, il Galata di Genova, sono diventate, oltre a centri di conservazione, di ricerca e divulgazione, elementi di forte interazione con la città e grandi attrattori turistici internazionali. Il ritorno alla disponibilità cittadina degli edifici prospicienti la darsena Acton alla radice del molo San Vincenzo apre una grande occasione per la creazione dello spazio museale: si tratta di uno dei luoghi più significativi della storia marittima della città, di prestigio monumentale, collocato in posizione centrale e adiacente al porto.

L'obbiettivo di un Museo del Mare di Napoli è quello di ricostruire un aspetto dell'identità della città, quella di essere sempre stata in stretto collegamento con i processi e le dinamiche della marineria e della navigazione su scala mondiale. Il porto di Napoli infatti è uno dei pochi che non è mai scomparso - anche se con alterna importanza nelle diverse epoche storiche - dalle rotte mediterranee ed oceaniche. Va osservato che le vicende storiche del porto e dei traffici di merci e di uomini ad esso legati sono in gran parte ancora da scrivere. Le ricerche sugli avvenimenti più importanti delle attività marittime, quali il periodo angioino e aragonese, la rinascita settecentesca dei commerci e dei cantieri, e finanche su una vicenda recente e rilevante dell'armamento quale è stata la flotta Lauro, non sono numerose.

Euro Agencies
shipping agency
&
AMT S.R.L. SHIPPING AGENCY

Augurano alla propria clientela
un prospero Anno Nuovo

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

Member of CISQ Federation
RINA
ISO 9001:2000
Certified Quality System

CORPO PILOTI DEL PORTO DI NAPOLI

I nostri equipaggiamenti:

- Un radar in banda X con monitor di servizio.
- Un sistema TVCC per il controllo visivo del traffico con 2 telecamere brandeggiabili e monitor di presentazione, con immagazzinamento delle immagini.
- Processo dei dati radar per l'acquisizione delle tracce; presentazione integrata dei dati cinematici e predittivi su cartografia elettronica con possibilità di identificazione; controlli di navigazione; registrazione dei dati.
- Capacità di integrare senza significative modifiche altri sensori radar, radiogoniometri VHF e postazioni per operatore radar.
- Una postazione radar con display da 21".
- Un apparato radio VHF di comunicazione.
- Sistema meteo con centralina sensori ed immagazzinamento dei dati, apparato di ricezione carte meteo da satellite Meteosat.
- Radiogoniometro VHF integrato al radar.
- Apparato NAVTEX per ricezione segnali di soccorso.
- Organico composto da 12 piloti, per un servizio 24 ore su 24.
- Ogni pilota è provvisto di VHF per un continuo ascolto e collegamento piloti – navi – stazione.
- Flotta composta da tre pilotine di tipo Keith Nelson di 42', una delle quali provvista di radar ed ecoscandaglio, con due motori di 260 cv. cadauno per una velocità di 18 nodi.

CORPO PILOTI DEL PORTO DI NAPOLI
Pontile Vittorio Emanuele II - 80133 Napoli Porto
Tel. 081-5634045 pbx - Fax 081-5634089
WEB: www.pilotinapoli.it - E-MAIL: info@pilotinapoli.it

Il Galata Museo del Mare di Genova

Con la storia del porto il museo deve promuovere la conoscenza delle realtà imprenditoriali ed armatoriali che hanno avuto, in particolare a partire dal XVIII secolo, rilievo non soltanto locale ma europeo e poi mondiale. Qui vanno raccontate le realtà marittime del golfo, quali la penisola sorrentina e Procida, centrali nel periodo d'oro della vela nella seconda metà dell'800, e Torre del Greco e Monte di Procida, luoghi preminenti dell'armamento del '900. Altro settore museale da realizzare è quello che riguarda la cantieristica e lo sviluppo delle conoscenze tecniche di costruzione e di progettazione navale: la produzione dei cantieri di spiaggia delle marine di Alimuri, Cassano e Procida, dei cantieri napoletani, del cantiere di Castellammare dalla storia secolare. Ancora, l'istruzione nautica, le sue istituzioni locali, il progresso delle nozioni teoriche e pratiche della navigazione. Il porto di Napoli ha giuocato un ruolo decisivo quando, a partire dalla metà del XIX secolo è iniziata la forte spinta italiana all'emigrazione, perché è stato uno dei poli sui quali ha gravitato il movimento dell'emigrazione meridionale. Questa vicenda, il cui rilievo umano e sociale è stato enorme, deve essere documentata non soltanto a livello nazionale ma anche al livello locale. Queste dunque le sezioni di un museo del mare napoletano: storia del porto, dell'armamento, della cantieristica, l'istruzione nautica e i mestieri del mare, l'emigrazione meridionale.

> “Non soltanto un museo di conservazione”

Importantissimo sarebbe poter esporre i relitti navali ritrovati nei recenti scavi di piazza Municipio, per narrare l'importanza del sistema portuale della città e del golfo in epoca antica.

Un museo moderno non deve limitarsi alla funzione di conservazione e tutela del patrimonio documentario, ma erigersi a punto di riferimento per la riscoperta attiva delle tradizioni, delle conoscenze e delle tecniche che hanno contribuito a costruire quell'esperienza. Questo significa la costruzione di percorsi multimediali ed interattivi che rendano viva e partecipata la fruizione del museo. Inoltre vanno previsti laboratori destinati principalmente ad interagire con le scuole e con le associazioni culturali: laboratori didattici, di costruzione e restauro di modelli navali ed imbarcazioni, di conservazione documentaria, dove saranno curati e riprodotti su supporto informatico i documenti destinati alla costituzione di banche dati sulla storia del mare da integrare con le altre fonti regionali.

Nel convegno promosso dal Propeller Club a marzo presso la Stazione Marittima è stato delineato un percorso per la costituzione del museo anche grazie al confronto con l'esperienza del Galata di Genova esposta da Maria Paola Profumo, presidente del Museo del Mare e della Navigazione del capoluogo ligure. La proposta è la creazione di una istituzione cittadina così come definita dagli art. 61-67 della Statuto del Comune di Napoli, dotata di autonomia gestionale, nel cui consiglio di amministrazione, nominato dal Sindaco, possano essere presenti anche privati, come l'associazione dei Promotori a Genova, che raccoglie personalità del mondo delle attività marittime. Tale struttura permette l'esternalizzazione di molti servizi museali, limitando i costi pubblici. La costituzione del Galata è stata permessa da un rilevante finanziamento iniziale della banca San Paolo, che contribuisce anche con una quota annuale.

L'acquisizione iniziale di un patrimonio di reperti e testimonianze dovrà prevedere la collaborazione di enti pubblici e privati. Il soprintendente al polo museale di Napoli Fabrizio Vona si è impegnato a conferire al museo le opere attualmente nei depositi di San Martino, e fondamentale sarà in tal senso ottenere la collezione di modelli e quadri navali e l'archivio della Tirrenia.

Il Museo del Mare e dell'Emigrazione al molo San Vincenzo è un progetto forte e complesso che potrà essere attuato se la città nelle sue varie componenti, dall'amministrazione comunale agli operatori marittimi, dagli istituti culturali a quelli economici, parteciperà alla sua creazione.

Rina

Sportello unico, l'Italia parte dal Nord

L'accordo con la Corea del Sud ha avviato la sperimentazione di un servizio fondamentale che fa entrare il paese nell'era moderna della burocrazia marittima. Il Rina in prima fila nell'organizzazione tecnica

E' partito a settembre a Genova e a La Spezia il primo esperimento italiano dello "Sportello unico marittimo", frutto di un accordo tra il nostro Paese e la Corea del Sud. Un gemellaggio telematico, primo passo verso le dogane moderne, quelle senza carte (almeno non tante), veloci, sicure e soprattutto competitive. Già perché l'Italia è famosa per una cronica mancanza di competitività: le merci arrivano e lentamente viaggiano verso la destinazione finale. Uno dei motivi principali è proprio l'eccesso di burocrazia che porta gli armatori delle rotte westbound a scegliere nell'80% dei casi i porti del Nord Europa.
Hai voglia di parlare di piattaforma logistica del Mediterraneo, l'Italia è ancora alle prese con il binario morto della burocrazia vecchio stampo, quella dei 72 certificati emessi da 18 ministeri necessari per sdoganare una merce, quella con tantissimi camion, pochissima ferrovia e ventiquattro interporti (contando solo quelli associati a UIR) di cui a stento la metà funzionanti. Così con l'accordo Italia-Corea lo sportello unico marittimo si affaccia per la prima volta nella penisola. Non si tratta dello sportello unico doganale, quest'ultimo riguarda i documenti doganali, mentre il primo le cosiddette ship formality. In comune c'è lo stesso oggetto da eliminare, la quantità di carta, e lo stesso scopo: rendere elettronici i processi di autorizzazione, telematizzare il più possibile, rendere ogni bolla, controfirma, svincolo e autorizzazione la cosa più veloce che ci sia.
E' l'e-maritime, com'è stato chiamato. La Corea del Sud, secondo i dati delle Nazioni Unite, vanta la migliore pubblica amministrazione digitale al mondo ed è arrivata a far risparmiare alla logistica fino a 3 miliardi di dollari l'anno.
E' stato questo primato a spingere l'Italia a scegliere il paese asiatico, forte di una collaborazione commerciale che dura da decenni. Così la repubblica coreana è diventata il primo partner non europeo nei test dello sportello unico marittimo italiano.

A settembre c'è stato l'accordo che ha visto firmatari per l'Italia il ministero dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze, dell'Università e Ricerca; per la Corea del Sud il minister of Land Transport and Maritime Affairs. La digitalizzazione è attuata per l'Italia da Agenzia Digitale Italia, ministero dei Trasporti, degli Affari Esteri, le Autorità portuali di Genova e La Spezia mentre dalla Corea se ne occuperanno il ministero dei Trasporti (MLTM), l'Authority del porto di Busan, KLNET e Hyundai U&I.

In Italia ad occuparsi degli affari tecnici sarà la società di classificazione italiana RINA, massima esperta del campo. «Come gruppo Rina – ha detto recentemente l'ad Ugo Salerno - lavoriamo da sempre per sviluppare il settore della ricerca, tanto che oggi rappresentiamo uno dei principali centri di innovazione industriale d'Italia. Il nostro dipartimento dedicato, infatti, studia ogni giorno soluzioni per la ricerca applicata e siamo orgogliosi di poter contribuire a progetti che rendono il settore del trasporto marittimo più efficiente».

> “MIELE matura le best practice europee”

L'informatizzazione delle procedure burocratiche dello shipping è una delle priorità dell'Europa. La direttiva 2010/65 prevede entro il 2015 lo sportello unico marittimo per tutti gli Stati Membri, internazionalmente chiamato “SPOC” (Single Point of Contact), tramite il quale ottimizzare e semplificare l'espletamento delle formalità burocratiche di arrivo e partenza delle navi. L'argomento è anche oggetto di attenzione da parte dell'Agenzia Europea per le reti europee di trasporto (TEN-T) tramite il progetto pilota MIELE, coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e gestito tecnicamente dal RINA, che vede una stretta collaborazione tra Italia, Portogallo, Cipro, Spagna e Germania con la finalità di condividere i relativi sportelli unici marittimi.

A luglio presso la sede genovese del gruppo Rina sono state presentate le finalità della collaborazione italo-coreana e una prima analisi dei benefici che potrebbero derivare dall'applicazione del progetto MIELE al settore della logistica marittima in Europa. Se tutti i tasselli verranno messi al posto giusto il risparmio per gli armatori ed i terminalisti insieme sarebbe, secondo il Rina, nell'ordine di un miliardo di euro in un anno. Il tutto grazie a due fattori: riduzione dei tempi di stazionamento in porto e velocizzazione delle procedure doganali.

«La logica di questa iniziativa - spiega Mario Dogliani, responsabile Ricerca del gruppo Rina - è quella di mettere a sistema le best practice a livello mondiale attraverso un'applicazione capace di interconnettere i sistemi informativi già esistenti e di tradurne i vari linguaggi in uno standard comune. Si potrebbe arrivare a contrarre i tempi della catena logistica di circa il 50%».

L'ottimismo tra i firmatari del progetto è alto. «Grazie ad un settore marittimo coeso - afferma Francesco Beltrame, Presidente di DigitPA - l'Italia può aspirare ad una leadership applicativa non solo nel contesto europeo disciplinato dalla direttiva 2010/65, ma può assumere anche il ruolo di promotore di un approccio omogeneo alla logistica digitale in altri continenti» come per esempio in Canada dove DigitPA ha dichiarato di avere alcuni contatti.

L'Italia e la Corea del Sud sono due nazioni caratterizzate da un forte interscambio commerciale pari a 10 miliardi di euro l'anno, un volume più che sufficiente per testare le qualità di questo sportello unico, «ottimo anche per le strutture consolari», spiega Sergio Mercuri, ambasciatore italiano in Corea. «La costruzione dei corridoi logistici integrati rappresenta una delle nostre priorità di intervento» ha detto recentemente

Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova. Oltre ad essere un accordo rappresenta, ha detto Lorenzo Forcieri, presidente dell'Authority di La Spezia, «un'ottima occasione di confronto e scambio di esperienze in un settore, quello dell'informatizzazione dei processi portuali, logistici e dell'e-governament, in cui la Corea esprime livelli di eccellenza» il gemellaggio informatico potrà «contribuire in modo significativo al recupero della competitività nei confronti degli altri paesi e degli scali del Nord Europa». Il prossimo passo sarà ora la sperimentazione di questi processi anche alle dogane.

I PROGETTI DEL RINA SULL'ALBERATURA VELICA

In occasione del 52° Salone Nautico di Genova, il Rina ha presentato le nuove linee guida dedicate alla progettazione, costruzione e manutenzione delle alberature di unità a vela. Alberatura e sartiame sono i due nuovi campi dove la società di classificazione realizzerà nuovi certificati. «Ciò - spiega Paolo Moretti, General Manager Marine del Gruppo Rina - presuppone il riesame tecnico del progetto dell'alberatura, utilizzando un nuovo sistema di calcolo dinamico, le verifiche relative alla sua costruzione ed imbarco, ed uno schema di visite periodiche dedicate al mantenimento dell'efficienza durante la sua vita operativa».

Le nuove linee guida sono state sviluppate partendo da un database che comprende diversi casi di disalberamento. Sono state identificate alcune modalità tipiche di collasso ed una scala di priorità nella criticità dei diversi componenti. «Abbiamo constatato, ad esempio – continua Moretti - che la maggior parte dei disalberamenti avvengono in navigazione con velatura ridotta. Secondo le nostre analisi, i cedimenti strutturali delle alberature, o delle loro componenti, hanno un andamento in funzione del tempo che è significativamente simile a quello di altri sistemi complessi. In molti casi, inoltre, l'equipaggio non ha sufficienti informazioni riguardanti l'uso e la manutenzione programmata dell'alberatura, fattore che talora induce a manovre non corrette che sovraccaricano il sistema. Per quanto riguarda la fase di progettazione dell'albero, è necessario considerare che i carichi inerziali dovuti alle accelerazioni indotte dal moto ondoso, in alcuni casi hanno lo stesso ordine di grandezza dei carichi aerodinamici determinati con metodi di calcolo puramente statici».

Armatori e cantieri navali possono optare tra diversi schemi di certificazione. L'approvazione disegni del rig è disponibile come servizio a sé stante per imbarcazioni di qualunque dimensione, mentre per yacht CE è prevista un'approvazione di tipo del rig. È inoltre contemplata una specifica notazione di classe addizionale su base volontaria per yachts ad uso privato ed una notazione obbligatoria per i charter yachts a vela.

UNITRAMP
SHIPBROKERS
SALE & PURCHASE AND CHARTERING SINCE 1970
Augura Buon Natale e Felice Anno Nuovo !!
Via San Carlo, 26 - 80133 Naples, Italy
Phone : +39 081 5529952
Fax : +39 081 5529915
e-mail: ships@unitramp.it
web: www.unitramp.it

Una rete di aziende per puntare all'offshore

L'anno nuovo per Fincantieri potrebbe iniziare con nuove commesse in un settore attualmente di nicchia, ma che sarà destinato a trasformarsi. La chiave sarà non farsi trovare impreparati quando sarà il momento. Così il gruppo progetta un network *ad hoc*

Forse niente è stato peggio del 2009 per i cantieri navali. L'anno che sta per concludersi non sarà certo ricordato come uno dei migliori e, stando ai dati del primo semestre, il 2012 può già definirsi mediocre con 11,6 milioni tonnellate di stazza lorda in commesse, pari a meno della metà delle costruzioni realizzate nel 2011. Nel settore crocieristico l'Europa è andata meglio dell'anno scorso grazie a qualche ordine in più, ma parlare di ripresa di questo settore è ancora presto. Una cosa è certa, quando la crisi sarà finita lo scenario globale della navalmeccanica sarà molto cambiato rispetto ai bei tempi andati. Con l'aria che tira la cosa migliore è quindi diversificare, in attesa di capire su quali settori spingere. È quello che pensa Fincantieri, fiduciosa in una ripresa del mercato da qui ai prossimi anni.

> “Un network specializzato con un know-how definito”

In futuro l'azienda italiana cercherà di mantenere la leadership nelle crociere, il cui mercato si prevede che ricomincerà a crescere negli ordini a partire dalla fine del 2013, e di spingere di più su un settore promettente: l'offshore. A fine ottobre Fincantieri ha firmato con Carnival un contratto da 1,3 miliardi di dollari per due unità. Una commessa importante che ha dimostrato la forza del gruppo (il portafoglio ordini attuale è di nove unità, superiore a Meyer Werft anche nel tonnellaggio complessivo).

Quello delle crociere resta ancora una gallina dalle uova d'oro. A fine anno Carnival distribuirà un dividendo straordinario, superiore alle attese, e recentemente il CEO Micky Arison ha parlato di «un rialzo dei prezzi a partire dal secondo trimestre 2013», il che per le compagnie significa la fine di una politica difensiva per arginare l'effetto Concordia e per i cantieri l'inizio di una nuova fase di ammodernamento delle unità esistenti e dell'aumento delle commesse, anche se mai ai livelli di qualche anno fa. Al momento ci sono in ballo una commessa SilverSea per una seconda unità di “fascia alta” e un'altra per due unità per Viking Ocean Cruises, ma entrambe sono da confermare.

Se l'imperativo per Fincantieri è diversificare, allora non ci si può fermare alle crociere. Una commessa ottenuta a luglio per un traghetto di nuova generazione ecologico e tecnologico ordinato dalla Societé des Traversiers du Québec potrebbe essere una buona alternativa da percorrere, considerate le competenze che sono richieste. Questa unità infatti sarà dotata di quattro propulsioni diesel elettriche, come le moderne navi da crociera, e potranno funzionare sia a gas naturale liquido che a diesel.

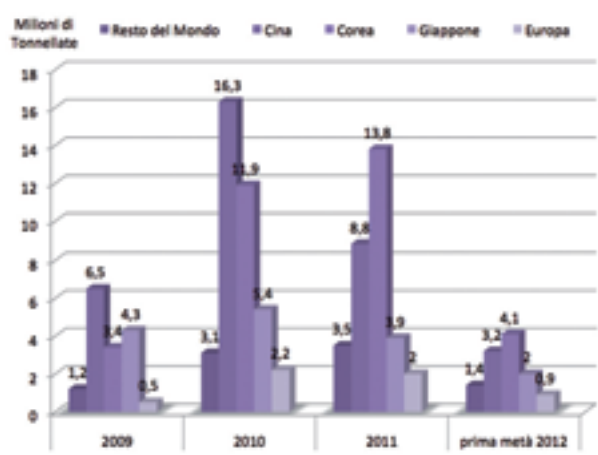
Uno sguardo rivolto all'offshore

Fincantieri non vuole trovarsi impreparata nel momento in cui le cose inizieranno a migliorare. Quando succederà il mercato sarà già cambiato, chiedendo competenze specifiche, e solo chi sarà riuscito a diversificare la propria offerta potrà cavalcare la ripresa. Da qui l'idea di “pompare” sull'offshore che, per via della pluralità delle sue applicazioni che non si limitano soltanto all'estrazione del greggio, rappresenta un comparto che potrebbe diventare molto più di una nicchia. La crescita del fabbisogno energetico mondiale, unita alla limitata diversificazione delle fonti energetiche e alla riduzione delle riserve petrolifere nelle zone a più

facile accesso, richiede ormai nuovi mezzi per lo sfruttamento dei giacimenti più recenti che sono situati in acque molto profonde. A questo si aggiungerà la necessità di unità più moderne, rispettose dell'ambiente, più sicure e più automatizzate.
Le drill ship e le piattaforme semisommergibili potrebbero essere un ottimo punto di partenza, ma per farlo c'è bisogno di un know-how solido, aggiornato, specializzato, il che per Fincantieri si potrebbe tradurre in una rete di aziende dedicate. Infatti, per proporsi in maniera competitiva in questo mercato ad alto contenuto tecnologico e fortemente specialistico Fincantieri sta attualmente aggregando una rete di aziende ad hoc di cui è capofila. L'obiettivo è quello di creare un business fondato su un sistema di società coordinate dal gruppo cantieristico italiano così da sfruttare ottenendo una maggiore flessibilità, indispensabile nella fase di ingresso in un nuovo mercato. In particolare potrebbe trattarsi di una catena di lavoro guidata da una società all'interno della quale oltre alla condivisione di esperienze e competenze ciascuna azienda porta il proprio network di relazioni, fornitori, clienti e siti di assistenza per affrontare il carico di lavoro.
Negli anni gli operatori offshore, vista l'elevata specificità di questi mezzi, si sono mossi con un approccio da main contractor, mantenendo il governo dell'ingegneria e la gestione di macchinari e collaudi. Competenze specifiche che però si fermano al funzionamento dei mezzi, escludendo la fase di costruzione. Senza quest'ultima competenza però si corre il rischio di essere esposti ad onerose modifiche e conseguenti ritardi nella consegna dei mezzi.
Per Fincantieri la chiave per affermarsi anche nell'offshore sarà quella di combinare le competenze dei sistemi di perforazione con quelle navali, in modo da avere tutta la capacità di poter offrire prodotti su misura da consegnare chiavi in mano. In funzione delle eventuali richieste dei futuri clienti l'azienda non esclude la possibilità di supportarli durante le fasi di avviamento delle attività di perforazione e fornire assistenza post vendita.
Le potenzialità di questa iniziativa sono alte e secondo Fincantieri non si limitano ad una semplice strategia commerciale bensì allo stimolo e allo sviluppo di un intero comparto industriale nazionale.

Come stanno i cantieri?

Dopo il 2009 pare che l'anno peggiore per i cantieri mondiali sarà proprio questo che sta per passare. Nel settore crocieristico l'Europa delle costruzioni navali è andata meglio nel 2011 grazie a qualche commessa in più, ma parlare di ripresa è ancora molto presto. Nei primi sei mesi del 2012 gli ordini sono stati pari a 11,6 milioni di tonnellate di stazza lorda, il 30 per cento sul 2011 (16,6 milioni).



AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

AGENZIA GENOVESE S.r.l.
Via A. Depretis, 78
80133 Napoli
Tel. 081 5512109 - Fax 081 5515022
info@agenziagenovese.it

ALBERTO LUBRANO S.a.s.
Piazza Municipio, 84
80133 Napoli
Tel. 081 5524843
alubra1@tin.it

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

AMT S.r.l.
Piazza Municipio, 84
80133 Napoli
Tel. 081 5526133 - Fax 081 5525855
Telex 710078
info@euroagencies.net
export@euroagencies.net
operations@euroagencies.net

A. M. VOLPE & Co. S.r.l.
Via A. De Gasperi, 55
80133 Napoli
Tel./Fax 081 5512668
morelli@amvolpe.it

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

ASSIMARE S.r.l.
Via A. Depretis, 114
80133 Napoli
Tel. 081 5510332
Fax 081 5428928

BAIAMAR S.r.l.
Centro Servizi
Molo Angioino - Stazione Marittima
II Piano
Tel. 081 5515259
Fax 081 5520878
baiamar@tin.it

BANCHERO COSTA & C. S.p.a.
Via F. Giordani, 56
80122 Napoli
Tel. 081 680531
Fax 081 668444
bancostana@bcagy.it

BERTI & C. S.r.l.
Via G. Melisurgo, 4
80133 Napoli
Tel. 081 5512060 pbx - Fax 081 5511965
agenziaberti@inwind.it

BUCCI ROBERTO S.p.A.
Via A. Vespucci, 9/20
80142 Napoli
Tel. 081 5979411
Fax 081 5549737
www.bucci.itrbucci@bucci.it

CAMBIASO & RISSO NAPOLI
Via G. Melisurgo, 4
80133 Napoli
Tel. 081 4109311 - Fax 081 7903841
crnapoli@tin.it

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

CO.M.AG. - CONTAINERS MANAGEMENT AGENCY S.r.l.
Via G. Melisurgo, 15
80133 Napoli
Tel. 081 5514966/5511841/5520628
Fax 081 5522216 - 081 19571703
nap.dmuca@cma-cgm.com

COSCON ITALY S.r.l.
Stazione Marittima, 61
80133 Napoli Porto
Tel. 081 4233111 - Fax 081 4233501
info@cosna.com

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

C. TOMASOS TRASP. MARITTIMI S.r.l.
Via F. Petrarca, 175 - 80122 Napoli
Tel. 081 5752192
Fax 081 5752132 - 081 5752198
www.tttlines.it - info@tttlines.com

DE CRESCENZO S.r.l.
Via A. Depretis, 19
80133 Napoli
Tel. 081 5510796 - 081 5518624
Fax 081 5518294
info@decrescenzosped.it

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 - info@mazzamauro.com
Via Galileo Ferraris 118
74023 Grottaglie (Ta)
Tel. 099 5665160 - Fax 099 5624288
Via Benedetto Croce 70
84121 Salerno
Tel. 089 7455051 - Fax 089 7450006

AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

DELTA AG. MAR. S.r.l.
Piazza Bovio, 33
80133 Napoli
Tel. 081 4206522/1 - Fax 081 4206520
napoli@delta-srl.it

DI.AR.MARITIME S.r.l.
Via A. De Gasperi, 45
80133 Napoli
Tel. 081 5527833 - Fax 081 5527837
www.diarma.it - info@diarma.it

E & C GRECO MARE S.r.l.
Piazza Municipio, 84
80133 Napoli
Tel. 081 5513330 - Fax 081 5512234
info@grecomare.com
www.grecomare.com

EURO AGENCIES S.r.l.
Piazza Municipio, 84
80133 Napoli
Tel. 081 5526133 - Fax 081 5525855
www.euroagencies.net
export@euroagencies.net
import@euroagencies.net

EXPRESS S.r.l.
Via M. Cervantes, 55/27
80133 Napoli
Tel. 081 4201811 - Fax 081
4201827/29/31

F. ANDOLFI S.r.l.
Via Baldacchini, 11
80133 Napoli
Tel. 081 266815 - 081 7711901
Fax 081 7711349
www.francescoandolfi.it - andolfi@tin.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 Del Molo Angioino, 61
80133 Napoli Porto
Tel. 081 7047535 - Fax 081 7047507
info@na.cosulich.it

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

GASTALDI & C. S.p.A.
Piazza Bovio, 33
80133 Napoli
Tel. 081 4206522 pbx - Fax 081 4206520
www.gastaldi.it
napoli.gc@gastaldi.it

HANJIN ITALY S.p.A.
Piazza Matteotti, 7
80133 Napoli
Tel. 081 4206522 - Fax 081 4206520
napoli.gc@gastaldi.it

HAPAG LLOYD
Via Ponte di Tappia
80133 Napoli
Tel. 081 5530610 - Fax 081 5530615
www.hlcl.com
massimiliano.iacuvelle@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 - 081 5512019
Fax 081 5512947
napoli@hugotrumpy.it

ITALMARITTIMA S.p.A.
Calata Porta di Massa
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5522301 - Fax 081 5526901
italmarittimanapoli@virgilio.it

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

J. LUISE & SONS Ltd
Via F. Caracciolo, 13
80133 Napoli
Tel. 081 9633396 - Fax 081 9633333
www.luise.it
luise@luise.it

KLINGENBERG S.r.l.
Piazzale Stazione Marittima
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5512211 - Fax 081 5512947
www.klingenberg.it
kall@klingenberg.it - cargo@klingenberg.it

SEASON'S GREETINGS

Lloyd Victoria

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

AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

LANDI & NAVARRA S.r.l.
Via A. Depretis, 88
80133 Napoli
Tel. 081 5520149 - Fax 081 5521205
landienavarrasrl@libero.it

LA PRORA S.a.s.
Via San Nicola alla Dogana, 15
80133 Napoli
Tel. 081 8681272 - Fax 081 8682765
www.laprora.org - laprora@laprora.org

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

LLOYD VICTORIA S.r.l.
Piazzetta Francese, 20
80133 Napoli
Tel. 081 5524928 - Fax 081 2514126
operations@lloydvictoria.it

LUISE ASSOCIATES S.r.l.
Via F. Caracciolo, 13
80122 Napoli
Tel. 081 9633396
Fax 081 9633333
www.luise.com
luise@luise.it
luise@luise.com

LUISE INTERNATIONAL & Co. S.r.l.
Via G. Melisurgo, 15
80133 Napoli
081 5528670 - 081 5527368
www.luise.com
luise@luise.com

MAERSK ITALIA S.p.A.
Via M. Cervantes, 55
80133 Napoli
Tel. 081 5639711
Fax 081 5636218
itasalsousup@maersk.com

MARIMED S.r.l.
Via Fiumicello, 7
80142 Napoli
Tel. 081 5520087
081 5517072
Fax 081 5518667
info@marimed.it
www.marimed.it

MARINTER SHIPPING AGENCY S.r.l.
Via G. Melisurgo, 4
80133 Napoli
Tel. 081 4109311
Fax 081 7903841
marinter@tin.it

MARNAVI S.p.A.
Via Santa Brigida, 39
80133 Napoli
Tel. 081 2513111
Fax 5510865
marnavi@marnavi.it

MARSPED S.r.l.
Via G. Melisurgo, 4
80133 Napoli
Tel. 081 5519101
081 5514223
Fax 081 5516447
www.marsped.net
info@marsped.net

MATU S.r.l.
Piazza Municipio, 84
80133 Napoli
Tel. 081 5513330
Fax 081 5512234
info@grecomare.com

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

MIDA MARITIME S.r.l.
Via Megaride, 2
80132 Napoli
Tel. 081 7649025 - Fax 081 7649915
www.midamaritime.it
mail@midamaritime.com

MSC CROCIERE S.p.A.
Via A. Depretis, 31
80133 Napoli
Tel. 081 7942111 - Fax 081 7942222

M. SORRENTINI S.p.A.
Piazza Municipio, 84
80133 Napoli
Tel. 081 5510646 pbx
Fax 081 5802286
www.msorrentinispa.it
info@msorrentinispa.it

PALOMBA G. & CO. S.r.l.
Via G. Melisurgo, 4
80133 Napoli
Tel. 081 5514077 - Fax 081 5524608
palombaco@alice.it

alpha international SRL
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI AEREO-MARITTIME-TERRESTRI
AMSA
lacma
PMAO
PROFESSIONAL MOVERS ASSOCIATION OF SOUTH AFRICA
B-A-R
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

AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

PAPPALARDO & C. S.r.l.
Via G. Melisurgo, 15
80133 Napoli
Tel. 081 5522395/5521276
Fax 081 5523878
agency@pappalardogroup.it

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

RIGEL S.n.c.
Via F. Giordani, 56
80122 Napoli
Tel. 081 680531
Fax 081 668444
rigelshipping@libero.it
siroman@tin.it

SAIMARE S.p.A.
Calata Vittorio Veneto - Interno porto
80133 Napoli Porto
Tel. 081 5635912
Fax 081 5635296
www.saimare.com
napoli@napoli.saimare.com

SARDA BUNKERS S.p.A.
Via A. De Gasperi, 55
80133 Napoli
Tel. 081 2514121
Fax 081 5524721
info@sardabunkers.it
www.sardabunkers.it

SCINICARIELLO SHIP MANAGEMENT S.p.A.
Via Riviera di Chiaia, 287
80121 Napoli
Tel. 081 963700
Fax 081 3606991
info@scini.com

TARROS SUD S.r.l.
Via G. Melisurgo, 15
80133 Napoli
Tel. 081 5525269
Fax 081 5510212
www.tarrossud.it
commercial@tarrossud.it

TRIMARCO F.LLI S.r.l.
Via G. Verdi, 18
80133 Napoli
Tel. 081 5513525
Fax 081 5519369
www.trimarco.it
info@trimarco.it

UNITRAMP S.r.l.
Via San Carlo, 26
80133 Napoli
Tel. 081 5529881
Fax 081 5529951
ships@unitramp.it - www.unitramp.it

V SHIPS ITALY S.r.l.
Piazza Municipio, 84
80133 Napoli
Tel. 081 4203151
Fax 081 4203262
Stefania.persico@vships.com
naples.crew@vships.com

YANG MING NAPOLI S.r.l.
Via G. Melisurgo, 4
80133 Napoli
Tel. 081 5512529 - Fax 081 5519786
yminap@finsea.it

ZIM ITALIA S.r.l.u.
Piazza Municipio, 84
80134 Napoli
Tel. 081 4936520 - Fax 081 5513031

Pegasus Maritime Srl

SEASON'S GREETINGS

80133 Napoli - Via G. Melisurgo, 15 - Tel. 081 5525268 - Fax 081 5523873 - E-Mail: info@pegasus-na.it
P.Iva. /C.F. 05953530630 - Iscr. Trib. Na. 5854/89 - C.C.I.A.A. Napoli n. 466650 - Sede Legale ed Amministrativa

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Agip - Roma
Cambiaso & Risso

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

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

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

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

Alstership - Amburgo
Baiamar S.r.l.

American Ro-Ro Carrier - Montvale, N.J.
Fremura

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

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

Anek Line
M. Sorrentini S.p.A.

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

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

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

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

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

Biedermann - Dusseldorf
Baiamar S.r.l.

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

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

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

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

Bulkitalia - Genova
Pegasus Maritime S.r.l.

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

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

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

China Shipping Container Lines -Shanghai
Euro Agencies S.r.l.

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

C.M.A. C.ia Mar. d'Affretement - Marsiglia
Co.M.Ag. - Containers Man. Ag. S.r.l.

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

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

C.M.Z. - Kinshasa
Agenzia Genovese

Comanav - Casablanca
Marimed S.r.l.

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

Conmar - Costanza
Baiamar S.r.l.

COSCO - Tianjin
CosCon S.r.l.

Costa Crociere - Genova
Cambiaso & Risso

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

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

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

Delmas - Le Havre
CO.M.AG. - Containers Man. Ag. S.r.l.

Landi & Navarra srl

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

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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Deutsche See Touristick
Agenzia Genovese

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

Dole
Csa S.p.A.

Elbana Navigazione - Piombino
Italnoli S.r.l.

ELMA - Buenos Aires
Agenzia Genovese

Eni S.p.A. - Milano
Cambiaso & Risso S.r.l.

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

Esso Italiana S.p.A. - Roma
Cambiaso & Risso S.r.l.

Ethiopian Ship. Lines - Addis Abeba
F.lli Cosulich

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

Festival Cruises
Euro Agencies S.r.l.

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

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

Gearbulk - Bergen
Gastaldi & C. S.p.A.

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

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

Grimaldi Group - Genova
Agenzia Genovese

Grimaldi Siosa - Napoli
Agenzia Genovese

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

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

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

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

Hanjin - Seul
Coscon Italy S.r.l.

Hapag Lloyd - Amburgo
Saimare S.p.A.

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

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

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

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

Hyundai - Seul
Csa S.p.A.

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

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

International Marine Carriers - New York
Agenzia Genovese

Ipco Trading - Ginevra
Italnoli S.r.l.

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

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

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

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

JO Tankers B.V. - Netherlands
Hugo Trumpy

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

INTERCARGO NAPOLI s.r.l.
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
NAPOLI: Via A. Vespucci, 9 - Tel. 081 282344 - Fax 081 5534283
NEW YORK: 10 Fifth Street - Suite 402 - Valley Stream, NY 11581 - Tel. 516 5990321 - Fax 516 5992210
www.intercargonapoli.com
Da trent'anni, sempre giovane e al passo con i tempi assicura la più efficiente collaborazione nel settore doganale e garantisce il recapito merceologico in tutto il mondo con la massima cura e professionalità.

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Kenya National Ship. Line - Mombasa
F.lli Cosulich

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

Kuwait Petroleum - Kuwait
Italnoli S.r.l.

Laso - Montecarlo
Roberto Bucci S.p.A.

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

Maersk Line - Copenhagen
Berti & C.

Maragent - Costanza
Baiamar S.r.l.

Mare Blu - Napoli
Scarmat

Marfret - Marsiglia
Baiamar S.r.l.

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

Marine Transport Line - New York
Agenzia Genovese

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

Marnavi S.p.A.

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

Medex - La Valletta
Euro Agencies

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

Medfortune - Pireo
CosCon S.r.l.

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

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

Med Lines - Milano
Marimed S.r.l.

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

Mobil Oil - Roma
Rigel S.n.c.

Mol - Tokyo
Agenzia Genovese

MSC Crociere S.p.A. - Napoli
MSC Crociere

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NSCSA - Rijad
Delta S.r.l.

Orient Lines - Londra
Klingenberg S.r.l.

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

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

M. Sorrentini S.p.A.

AGENZIA MARITTIMA - NOLEGGI

80133 NAPLES - 84, Piazza Municipio - Phone ++39 081 5510646 Pbx - Fax ++39 081 5802286
E-mail: info@msorrentinispa.it - website: www.msorrentinispa.it

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

Peter Deilmann
Agenzia Genovese

Petrofina - Bruxelles
Italnoli S.r.l.

Polimeri Europa - Milano
Cambiaso & Risso S.r.l.

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

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

Ravennavi - Ravenna
Italnoli S.r.l.

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

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

Royal Caribbean Cruise Line - Miami
Euro Agencies S.r.l.

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

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

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

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

Sermar Line - Venezia
Marimed S.r.l.

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

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

Silverseas Cruises
Euro Agencies S.r.l.

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

Snav - Napoli
Agenzia Genovese

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

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

Sonatrach - Algeri
Cambiaso & Risso S.r.l.

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

Sopromar - Roma
Le Navi S.p.A.

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

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

Star Clipper - Usa
Klingenberg S.r.l.

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

Stargas - Venezia
Rigel S.n.c.

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

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

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

Texaco Overseas Tankship Ltd. - New York
Agenzia Genovese

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

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

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

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

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

Berti & C. S.r.l.

AGENZIA MARITTIMA SPEDIZIONI TRASPORTI

NAPOLI - Via G. Melisurgo, 4
Tel. 081.5512060 PBX - Fax 081.5511965 PBX - Mail: agenziaberti@inwind.it

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

Unicom Management Services
Agenzia Genovese

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

United Feeder Services
Pegasus Maritime

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

Vapuretto - Napoli
Scarmat

Vidima - Napoli
Scarmat

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

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

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

Zim Israel Navigation Co. - Haifa
Zim Italia

I nostri eventi cominciano dalla musica...

Swing'Apology Sas

Società di marketing e comunicazione specializzata nella organizzazione di eventi formativi, aziendali, musicali e turistici. Provider ECM, vanta un notevole know-how nel settore garantendo il massimo supporto e la ottimizzazione degli investimenti.

SWING' APOLOGY

Info e contatti:

Via Immacolata, 25 - 80055 Portici (NA) Tel./FAX 081.480693 - Cell. 3272923106-3454111617
antonella.perasole@swingapology.com - annasanta.vilmelli@swingapology.com
www.swingapology.com

Lo shipping internazionale a portata di clic
con uno sguardo al *Sud*

www.informazionimarittime.it

autotrasporto nautica container crociere
ambiente logistica autostrade del mare

AGENZIE MARITTIME DI SALERNO

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.
Via A. Sabatini, 9/11
84121 Salerno
Tel. 089 229429
Fax 089 233912
info@andreabottigliero.it

APICELLA LUIGI & FIGLI S.n.c.
Via Porto, 70
84121 Salerno
Tel. 089 253498
Fax 089 253294
info@apecellashipping.eu

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

BERTI & C. S.p.A.
Via A. Sabatini, 7
84124 Salerno
Tel. 089 220215 - Fax 089 222146
agenziaberti@inwind.it

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TRANSWORLD AGENCY S.r.l.
Piazza Umberto I, 1
84121 Salerno
Tel. 089 2581511
Fax 089 236588
craitano@transworldagency.com

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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A SALERNO

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

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

Borchard Cont. Line - Londra
Gallozzi Shipping Limited

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

Cast Group - Londra
Euro Agencies/Cantalamessa

CCL - Genova
Gallozzi Shipping Limited

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

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

CMA - Marsiglia
Apicella Luigi

Contaz - Istanbul
Gallozzi Shipping Limited

Contship Levant Cont. Line - Ipswich
Gallozzi Shipping Limited

CSAV - Valparaiso
Altair S.r.l.

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

Ellerman Line - Londra
Gallozzi Shipping Limited

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

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

Gracechurch Cont. Line - Londra
Gallozzi Shipping Limited

Grimaldi Group - Genova
Ag. Michele Autuori S.r.l.

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

Grimaldi Group - Salerno
Ag. Michele Autuori S.r.l.

Hamburg Sud - Amburgo
J.M.A. S.r.l.

Maersk Line - Copenhagen
Berti & C. S.p.A.

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

MSC Crociere - Ginevra
S.M.T. Cantalamessa

Nordana - Oslo
Gallozzi Shipping Limited

Sarlis - Pireo
Gallozzi Shipping Limited

Senator Lines - Bremen
Deep Sea Ag. S.r.l./De Cesare

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

Tarros S.p.A. - La Spezia
Marisped

Tcl - Istanbul
Gallozzi Shipping Limited

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

Turkon Line
Delta Agenzia Marittima

UASC - Dubai
Transworld Agency S.r.l.

United European Car Carriers - Grimstad
Ag. Michele Autuori S.r.l.

Ybarra - Madrid
Gallozzi Shipping Limited

A·C·C·S·E·A
Associazione Campana Corrieri
Spedizionieri e Autotrasportatori

Augura alle Autorità, agli operatori del Porto di Napoli, del trasporto e della logistica un prospero e felice anno

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

INDICE INSERZIONISTI

Azienda	Pag.
Accsea	71
Aeroporto Int. di Napoli	18
Alpha International	63
Assoagenti Napoli	19
Assoporti	2
Autorità Portuale di Civitavecchia	4
Autorità Portuale di Salerno	12
Berti	68
Banca Popolare del Mediterraneo	10
Bucci	32
Cambiaso & Risso Napoli	36
Combi Line International	36
Confitarma	16
Contship Italia	16
Corpo Piloti del Porto di Napoli	54
Corsica Ferries	52
D'Angiolo	33
Eliship	52
Euro Agencies - A.M.T.	54
Fedespedi	14
Gallozzi Group	VI
Grimaldi Group	III-IV
Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli	24
Ignazio Messina & C.	40
Intercargo Napoli	66
La Nuova Meccanica Navale	44
Landi & Navarra	65
Larizza Consulting	23
Lloyd Victoria	62
Marina d'Arechi	VI
Marinter Shipping Agency	46
Mazzamauro	61
Meli Sped	24
Miele	40
Multi Marine Services	20
Palumbo	II
Pegasus Maritime	64
R.A.M.	6
R.I.Na.	20
Rimorchiatori Napoletani	28
Sarda Bunkers	34
Sorrentini	67
Sticco Sped	26
Swing' Apology	69
Tarros	70
Tavassi Group	48
Unitramp	58
Yang Ming Napoli	34
Zeta System	31

GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio.

Alla velocità ci pensiamo noi

Scopri la carta vincente!

driver card

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

INFO & PRENOTAZIONI

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

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

MARINA D'ARECHI®
Salerno port village

IL *Fascino* CHE CONVIENE

- *una* ***conveniente tariffa*** *12 mesi*
- *possibilità di* ***acquisto diretto*** *o in* ***leasing*** *con concessione a 80 anni*
- *un'immersione nell'atmosfera della* ***Costiera Amalfitana***, ***Capri*** *e* ***Positano***
- *l'unico firmato* ***Santiago Calatrava***

Un **modo nuovo** per **risparmiare**, con il marina più bello del Mediterraneo.

A Salerno il tuo posto barca **vale doppio**.

www.marinadarechi.com / info@marinadarechi.com / +39 089 2788801

GALLOZZI

GALLOZZI

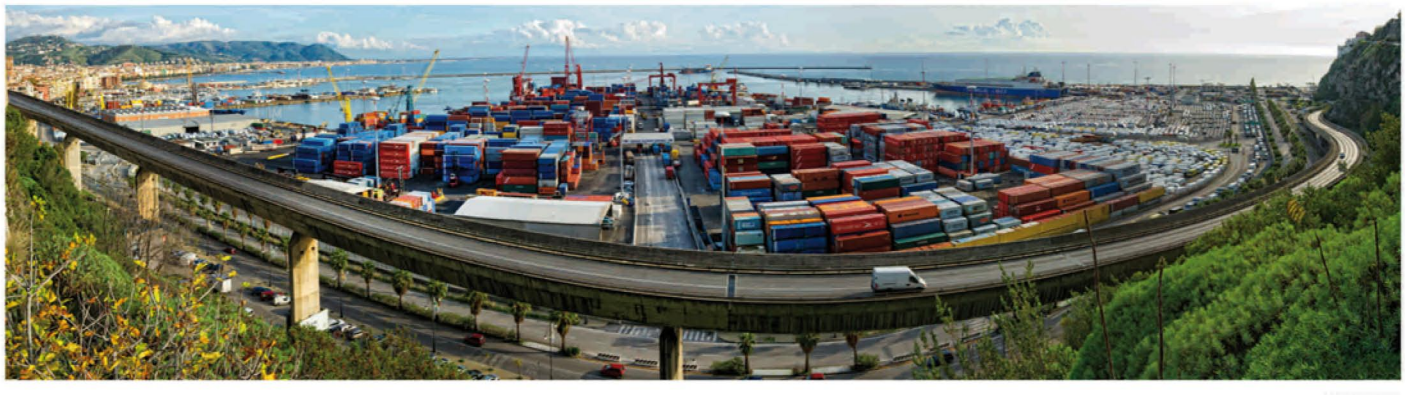
GROUP

GOTTWALD

TRASPORTI MARITTIMI INTERNAZIONALI
LOGISTICA PORTUALE

dal 1952

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

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

www.gallozzi.com