BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - Anno LXXIII - N. 100 - 19 Dicembre 2018

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

Banca Popolare del Mediterraneo

www.bpmed.it

La Banca: la facciamo noi, adesso.

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

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

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

Finanza, etica.

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

Un riferimento

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

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

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

Direzione Generale e Filiale Napoli:
Via Agostino Depretis n°51- 80133 Napoli
Tel. 081 5521603 - Fax 081 5516704
info@bpmed.it - bpmed@pec.it

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo

Uniti si vince

Genova e Napoli unite da una stretta di mano. È la nostra copertina. Nel corso della recente Naples Shipping Week, è stato suggellato un gemellaggio che va al di là di un interesse portuale, dello shipping e della logistica. Oltre il crollo del Ponte Morandi, che ha dato all'evento napoletano una caratterizzazione solidale, umana e di avvicinamento alla cittadinanza colpita dal lutto. Un disastro anche economico per il porto, per le imprese, per le aziende piccole e grandi coinvolte nel crollo.
Con i due protagonisti principali della Naples Shipping Week, Umberto Masucci, presidente del Propeller Club nazionale, e Carlo Silva, presidente di Clickutility Team, abbiamo realizzato un'intervista doppia che racconta la realtà portuale di due grandi capoluoghi d'Italia. I loro punti di vista, i commenti, le proposte sui temi attuali. L'idea è piaciuta ed hanno accettato con entusiasmo. L'intervista che ne è scaturita è interessante ed attuale. Entrambi non hanno bisogno di presentazioni, noti come sono nell'ambito delle loro attività e non solo. Per noi, che conosciamo la loro storia di successo, ci è sembrato doveroso rappresentarli e fargli inaugurare, con la doppia intervista, il numero di fine anno del Bollettino Avvisatore Marittimo che conclude dodici mesi di attività sicuramente non facili ma ricchi di stimoli e di speranza.

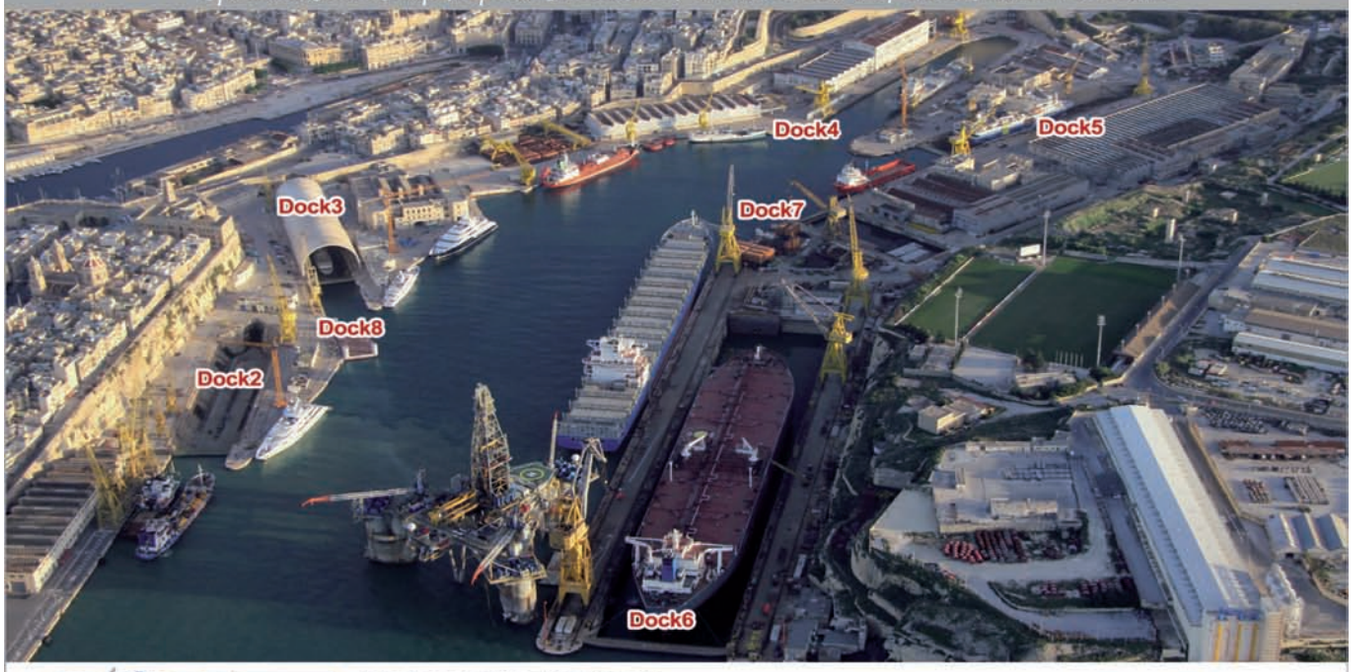
La sfida dei prossimi anni è come sempre economica, anche quando si tratta di ambiente. Nel 2020 lo shipping dovrà emettere oltre sette volte meno lo zolfo attuale. Un cambiamento drastico che richiederà grossi investimenti. Cambia anche l'ufficiale, oggi anche 'manager portuale': deve conoscere anche come si muovono le merci. Ne abbiamo parlato con il 'capo' dell'istituto più importante che regolamenta queste cose, il segretario dell'International Maritime Organization, Kitack Lim.
Di formazione ci parla anche IMAT, un centro di eccellenza napoletano tra i più importanti d'Europa che ogni anno fa crescere professionalmente 15 mila marittimi. Anche l'occupazione e la cantieristica trovano spazio nei programmi di Fincantieri per il Mezzogiorno e la Liguria.
Analizziamo anche l'autotrasporto, attraverso l'ultima iniziativa di ALIS che vuole creare un fondo da mezzo miliardo di euro per i suoi associati.
Poi c'è la passione per l'arte che, coniugata all'avvocatura marittima, produce la Shipping and the Law, la manifestazione organizzata ogni anno a Napoli da Francesco Saverio Lauro. Abbiamo intervistato anche lui.
Le sfide si moltiplicano. C'è la Brexit, il sovranismo e la guerra commerciale tra Cina e USA che da quest'estate sta producendo un curioso effetto: ha incrementato il flusso merci Pacifico.
Poi ci sono le autorità portuali sempre più assediate da altre autorità di sorveglianza che spuntano come funghi e che spesso devono essere frenate dalla magistratura.
Infine la cultura. Nei porti si chiama port center e serve a far appassionare i ragazzi alla cultura del mare, a fargli amare il mondo marittimo.
Per il resto, non fate domande, non chiedete, cliccate Like

PALUMBO GROUP

NAPLES • MESSINA • MALTA • MARSEILLE **SHIPYARDS**

- 5 Shipyards with14 Dry Docks
- Good maritime strategic locations
- Up to VLCC DD Size
- Operating 24/7
- 47 years of maritime experience
- An Engineering Hub
- Over 2 Kms of repairing Berth
- Adequate draft and easy access from open seas
- Achieved Credibility on Safety and on honouring deadlines

Specialist in Ship Repair since 1967 in the heart of the Mediterranean



NAPLES

DOCK DIMENSION	LENGTH	BREADTH
Dock	120	25
Dock	75	14,75

MESSINA

DOCK DIMENSION	LENGTH	BREADTH
Dock	268	36(38)
Slipways	185	

MALTA

DOCK DIMENSION	LENGTH	BREADTH
Dock 4	262	40(44)
Dock 5	216	27(31,40)
Dock 6	362	62
Dock 7	98	35
Dock 8	40	12,5(18)

MALTA

DOCK DIMENSION	LENGTH	BREADTH
Dock 2	164,13	25
Covered Dock 3	143,77	18

MARSEILLE

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

www.palumbo.it Certifications: ISO 9001, ISO 14001, ISPS sales.shipyard@palumbo.it

INDICE

INTERVISTA DOPPIA MASUCCI-SILVA 8

AMERIGO VESPUCCI

INTERVISTA A KITACK LIM 18

LO SHIPPING INCONTRA L'ARTE

ALIS RILANCIA L'AUTOTRASPORTO

IL FUTURO DI FINCANTIERI 32

COMPETENZE E COMPETITIVITÀ 36

LE AUTORITÀ ASSEDIANO I PORTI 38

BREXIT, L'ANALISI DI FEDESPEDI

GUERRA COMMERCIALE 44

I PORT CENTER BALLANO DA SOLI 48

MONOPSONIO 50

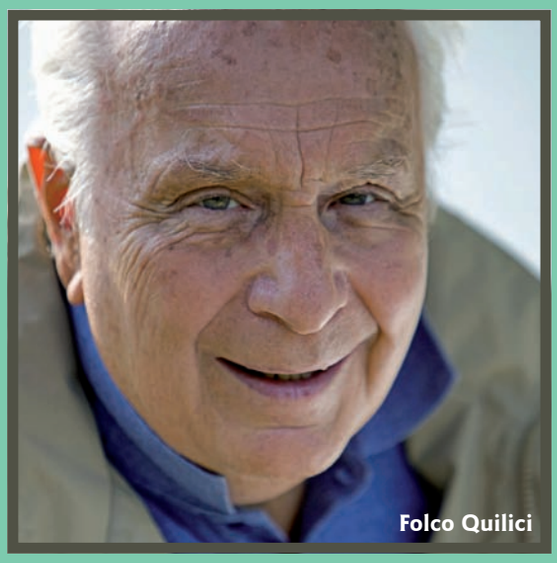
Anno LXXIII - N. 100 - 19 dicembre 2018
Direttore Responsabile: ***Luciano Bosso*** - In redazione: ***Paolo Bosso***
Stampa: ***Arti Grafiche Salerno S.r.l. - Salerno***

Informazioni Marittime S.r.l. - 80146 Napoli - Via Ponte dei Granili, 57
www.informazionimarittime.it - info@informazionimarittime.it
Autorizzazione Tribunale di Napoli N. 2380 del 12/2/1973

2018
Un anno di notizie

Gennaio

> A Shanghai il più grande terminal automatizzato
> Nasce Assarmatori
> Fallisce Rbd Armatori
> Maersk ed IBM utilizzano la blockchain
> Via libera autorità all'alleanza ONE
> Napoli interessata a un deposito LNG


Folco Quilici

Febbraio

> Rinnovo contratto logistica
> "Connettere l'Italia"
> Chiusa operazione Fincantieri-Stx France
> Pettorino comandante delle Capitanerie
> Napoli, Palumbo ed Msc comprano bacino
> Muore Folco Quilici
> La ZES è legge

Marzo

> Trump impone dazi su acciaio e alluminio
> Messina torna a Napoli
> Msc Crociere investe 10 miliardi fino al 2026
> Anche Cma Cgm sperimenta la blockchain
> Multa da 29 milioni per Moby e Cin

Aprile

> Corea del Sud costruirà 200 navi in 5 anni
> A Napoli accordo per allargare ferrovie a Levante
> Spinelli-iCON nel Salerno Container Terminal
> L'Ue chiede ai porti italiani di pagare le tasse
> La cura del ferro a Trieste funziona

Zeno D'Agostino

Maggio

> Porti siciliani fuori da Assoporti
> Automazione: asse sindacale Italia-Germania
> Congestione nel porto di Salerno
> Msc chiude servizi con l'Iran
> Il diritto all'autoproduzione

Giugno

> All'IMAT primo corso real training d'Italia
> Si insediano i ministeri del governo Conte
> Addio a Jacques Saadé
> Nasce Confetra Mezzogiorno

Luglio

> Costa Smeralda, prima cruiser a gas
> Napoli, al via gara nuovo Beverello
> Missione porti campani a Los Angeles
> Toninelli azzera cda Ferrovie

Danilo Toninelli

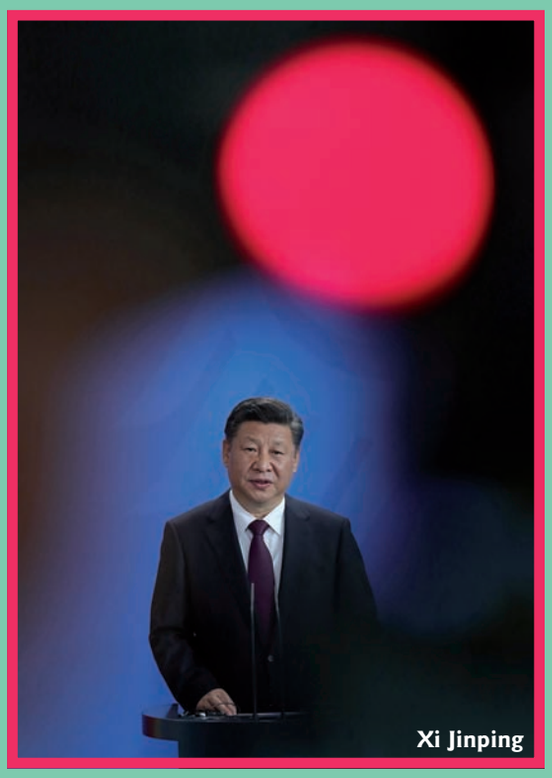
Il ponte Morandi

Agosto

> Crollo ponte Morandi
> Joint Fincantieri-China State Shipbuilding Corporation

Settembre

> Cina presta 60 miliardi all'Africa
> Maersk fa volare i droni
> Nasce Confetra Campania
> Nuovo MIT: Rixi viceministro
> Armatori container aumentano le tariffe nel 2019
> Bacini porto di Napoli: è aiuto di Stato?


Xi Jinping

Ottobre

> Hyundai Merchant ordina 20 portacontainer
> Ue critica piano navale della Corea del Sud
> Livorno sperimenta veicoli autonomi
> In Cina il ponte più lungo del mondo
> Roma taglia le tasse portuali

Il Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macao

Alis, buona la seconda

Novembre

> Rina certifica scialuppa gigante
> Armatori preparano rincaro tariffe
> Prime commesse cinesi per Fincantieri
> Guerra delle banane Civitavecchia-Livorno
> Msc unico gestore Calata Bettolo
> Alis alla seconda assemblea

Dicembre

> Grimaldi prende in consegna Grande Torino
> Rolls-Royce sperimenta ferry senza equipaggio
> Napoli, al via riforma della Culp

Grande Torino

LA SIRENA E LA LANTERNA

LA GENOA E LA NAPLES SHIPPING WEEK CONFERMANO L'AFFIATAMENTO DI DUE CITTÀ VITALI E STRATEGICHE. SI SOMIGLIANO, COME DUE FRATELLI: SOLIDALI E COMPETIVI. INTERVISTA DOPPIA AI FONDATORI DI UN EVENTO CHE HA COMPIUTO CINQUE ANNI

Nel 2013 l'inizio dell'avventura: mettere insieme operatori, professori, giornalisti, militari, sindaci, assessori, ministri ed economisti per parlare dello shipping in tutte le sue declinazioni. Passato e futuro, ambiente, sviluppo tecnologico e marineria. Al centro la tradizione e i cambiamenti continui che impone la modernità.

MASUCCI «L'idea è partita ad agosto, subito dopo la tragedia del ponte Morandi, condivisa tra me e il presidente Spirito. Nel corso di un week end l'ho condivisa al consiglio direttivo del Propeller, che co-organizza la Naples Shipping Week. Già domenica sera avevo avuto tutte le risposte, chiaramente favorevoli. Perché? Napoli e Genova sono legate da parecchie cose. Genova è la prima città italiana nei servizi, porto e brokeraggio e Napoli è la prima città italiana dello shipping puro, dell'armamento, per tradizione e per realtà attuali. Napoli ha voluto anzi tutto partecipare alla tragedia di Genova e poi creare un'opportunità per lo scalo ligure, mostrando alla "Shipping Week" le cose che sono già state fatte e quelle che si faranno per far ripartire il porto. È stato giusto e molto sentito. Un'edizione dedicata anche ai giovani che nello shipping, nella portualità e nella logistica possono trovare anche opportunità di lavoro. La grande partecipazione dei giovani ne è stata conferma».

Napoli e Genova città e porti solidali. Bella l'idea di dedicare alla città ligure la terza Naples Shipping Week

SILVA «Idea bellissima, specie se si pensa che l'iniziativa è stata decisa e messa in atto la domenica stessa dopo il disastro, coinvolgendo in modo unanime tutte le autorità e i soggetti interessati. I genovesi ne sono stati giustamente impressionati e hanno apprezzato molto la solidarietà e la tempestività nel manifestarla. L'apprezzamento è solo cresciuto in seguito quando all'interno del programma dei convegni e degli incontri è stata inserita una sessione apposita sulle prospettive del Porto di Genova e nelle giornate di giovedì e venerdì è stata allestita la mostra fotografica Genova #ourport. In un mondo dove la concorrenza feroce sembra sia un obbligo, una lezione per molti».

Due porti storici. Come vedete ora i destini di questi scali strategici?

MASUCCI «Bisogna essere realistici. Il porto di Genova ha avuto periodi oscuri. Ricordo quando andavo alla fine degli anni '80, gli scioperi dei camalli bloccavano il porto, Pininfarina presidente di Confindustria affermava di portare le sue auto dalla Pianura Padana ad imbarcare a Rotterdam perché Genova era inaffidabile. Però, Genova, appena ha avuto la capacità di riscattare questi momenti bui, ha ritrovato quel 40, 50 per cento del Pil italiano che muove del nord ovest, tra Piemonte e Lombardia. Ha un'economia solida dietro di sé, quindi, non appena Genova è stata in grado di uscire dal periodo oscuro, nel momento in cui ha offerto un porto efficiente, Lombardia e Piemonte, e non solo, hanno risposto appoggiando una gran parte importante della loro economia in esportazione, ma anche in importazione al porto di Genova. Napoli invece si colloca, e vuole crescere sempre più, come primo porto del Mezzogiorno: ha un hinterland di 15 milioni di abitanti. Se facciamo un raggio di 250 chilometri dai porti di Napoli e Salerno intercettiamo sei regioni, sia le esportazioni, soprattutto prodotti alimentari dalla Campania, sia anche tanta importazione. Vedo due realtà, una con un focus sul nordovest e l'altra, al Sud, al centro di una piccola nazione di 15 milioni di abitanti».

SILVA «Nella sua storia Genova ha cambiato vocazione molte volte. L'ultima è stata quella, negli anni '80, da porto di destinazione di materie prime per un retroterra locale di industria pesante e meccanica a un porto di transito per le aree produttive della Padania da una parte e del Nordeuropa dall'altra. Il destino di Genova, che ormai, anche a seguito della riforma, non può che essere pensato insieme a quello di Savona, risiede nello sviluppo di queste due ultime vocazioni. Si tratta in entrambi i casi per la maggior parte di flussi in entrata. Penso che Genova abbia però delle chance anche di irrobustire i flussi in uscita, sia di prodotti finiti che di alimentari freschi come la frutta. C'è poi il tema del ro-ro e della Autostrade del mare, che può e deve crescere ancora, magari guardando non solo al cabotaggio interno ma a tutto il Mediterraneo».

Quali sono le criticità e le eccellenze di Napoli e Genova, cosa frena e cosa sviluppa i traffici delle rispettive città portuali

MASUCCI «Veniamo da una decina d'anni di abbandono. Prima una presidenza debole, poi quasi 5 anni di commissariamenti che hanno messo in ginocchio il nostro porto. Tant'è che risaltava l'eccellenza di Salerno e le criticità di Napoli. C'è un parallelo con Genova: i porti storici hanno la presunzione che da lì la merce deve passare. Questa presunzione sbagliata l'ha pagata Genova alla fine degli anni ottanta e l'ha pagata Napoli negli ultimi dieci anni. Con la nuova governance del sistema portuale campano abbiamo raggiunto due risultati: dare una riscossa al porto, e in questi ultimi due anni tutti i dati dei traffici sono favorevoli, ma soprattutto quello che la nuova governance ha dato è un'immagine positiva ai clienti, gli armatori. C'è una governance attenta, che ha unito Salerno, inizialmente recalcitrante all'unione con Napoli perché non voleva collegarsi ad un porto *scadente*. Oggi credo che gli operatori e la politica salernitana possano dare atto che questa integrazione è stata fatta senza danneggiare Salerno anzi rafforzandola in una logica di sistema campano».

Marco Bucci, sindaco di Genova

SILVA «Cominciamo dalle eccellenze, e sono tante. Genova non è solo il maggiore porto italiano, ma è anche quello che riesce a fare il maggior numero di "lavori" anche non strettamente portuali (pensiamo alla cantieristica, soprattutto quella inversa) e a gestire la più varia tipologia di merci. Tutti pensano ai container, ma a Genova arrivano e partono rinfuse solide, rinfuse liquide, rotabili, carichi generici, trasporti speciali. E' anche un grande terminal passeggeri e in particolare crocieristico che arricchisce la città come meta diretta grazie al suo patrimonio turistico di altissimo livello. Per le criticità, la prima è lo spazio, che si fa sentire soprattutto per il traffico container. Mancanza di spazio non vuol dire che mancano aree di stoccaggio random, ma che è difficile fare handling e caricamento, ossia preparare i convogli per le destinazioni finali. Se non si risolve il problema in qualche modo sarà impossibile fare crescere di molto il traffico container oltre le attuali 2,6 milioni di TEU. Ma anche restando su livelli di questo tipo, l'entrata in servizio delle nuove meganavi da 19.000 TEU impone lo stesso la soluzione del problema in tempi non biblici, altrimenti si rischia che le grandi compagnie si spostino altrove. Se il retroporto deve essere a Novara o Alessandria, la criticità ritorna al livello dei collegamenti, che non sono quasi mai nel campo di attività dell'Autorità Portuale, e nemmeno della Regione. Basta pensare, esempio minimo, che il nuovo casello autostradale di Vado Ligure sarà operativo due anni dopo la piena operatività della Piattaforma. Anche per quanto riguarda le crociere ci sarebbe da fare. Mancano i collegamenti rapidi con la Padania e le sue mete turistiche, Milano in primo luogo. Se fosse possibile raggiungere dalla stazione marittima il centro di Milano in un'ora e mezza con il treno, mettiamo per i saldi, Genova guadagnerebbe altre soste da parte delle grandi compagnie, con tutti i vantaggi che ne derivano. E poi ragioniamo sulle Olimpiadi, che tra l'altro arriverebbero in una stagione "bassa" per le crociere e i traghetti. Abbiamo già perso un'occasione con l'EXPO, certe cose non si fanno in due mesi».

Nel breve e lungo periodo, quali iniziative dovrebbero essere adottate per migliorare la logistica portuale di Napoli e Genova?

MASUCCI «Bella domanda. A Napoli una parte del percorso è stata fatta, un'altra è stata avviata. Quello che manca è un'integrazione completa tra città e porto: quello che vedo a Genova, e che a Napoli ancora manca, è che lì non solo gli operatori marittimi si sentono parte del porto ma anche gli industriali, i commercianti che giustamente ritengono il porto la prima industria della città. Mi fa piacere salutare finalmente la nuova presidenza della Camera di commercio di Napoli, commissariata per molti anni, come il porto. Noi, come Naples

SILVA «Genova non ha spazio dietro al porto, e nemmeno ai lati. E' un dato di fatto. Si dice da almeno vent'anni che il retroporto di Genova deve essere oltre le montagne. Ecco, tutto quello che serve a far sì che questo possa accadere con costi e impatti accettabili va perseguito. In locale, se si riuscisse a separare totalmente il traffico logistico da e per l'area portuale da quello relativo alle persone e alla logistica urbana e periurbana si farebbe un grosso passo avanti. Sulla spinta della tragedia del ponte Morandi si è riusciti ad aprire Via della Superba a

Shipping Week, abbiamo avuto un grande supporto dalla Regione e dal Comune. Ora mi aspetto dal presidente Fiola un rilancio di tutte le attività legate al mare e al porto. Al di là della Zona economica speciale (Zes), è necessario che come città sosteniamo il porto, anche criticamente, l'importante è sentire il porto come una parte fondamentale dell'economia della città».

Si parla molto di Zes, sia al Sud sia a Genova (Zls). Credete veramente che possano essere attuate? Potrebbero garantire lo sviluppo nei termini così come sono stati costituiti?

MASUCCI «Parto da un dato. Nel vecchio governo si è inserito il concetto delle Zes, come aree collegate ai porti, nel Mezzogiorno d'Italia. Il ragionamento è stato: centralità dei porti e, a monte, una zona economica speciale che possa avere un rapporto *win-win* con i porti. Da un lato le Zes si avvantaggiano logisticamente della portualità per movimentare le merci, e dall'altro i porti, con la Zes alle spalle, possono attivare maggiori traffici. Porto ad esempio quello che purtroppo è mancato a Gioia Tauro, scalo nato nel '95, dove però non si è sviluppata nessuna attività nell'area retroportuale che potesse attivare un commercio e un'industria anche locale, rispetto ai soli traffici di trasbordo che dopo oltre vent'anni sono rimasti gli unici serviti dal porto calabrese. Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno il vantaggio, come ho detto prima, di avere un'area economica, industriale, commerciale retrostante di 15 milioni di abitanti, una realtà diversa: ma immaginiamo che a fianco al traffico già esistente e consolidato se ne possa aggiungere altro generato dalla Zes. Un fattore molto positivo è che a Napoli si è creata una squadra fatta da Spirito, da Srm-Banca Intesa, autorevole istituto di ricerca, con la Regione Campania: tutti insieme si è lavorato con grande impegno e competenza ai decreti, alle identificazioni delle aree, ai contenuti economici e la Campania è stata la prima regione a partire. Di recente si è svolto il primo Comitato della Zes, presieduto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale. La sfida ora è attrarre gli investitori. La Zes senza imprenditori è la cornice di un quadro che non c'è. Oltre al credito d'imposta, fondamentale per il successo delle Zes è anche la semplificazione burocratica. È una partita che abbiamo anche nella legge di riforma portuale, su cui tutta la portualità nazionale è in ritardo. Dobbiamo avere la capacità, come sistema Paese, di sburocratizzare. L'imprenditore non può penare mesi o anni per le autorizzazioni, deve esserci un percorso semplificato, così da avere da un lato il porto che gli facilita la logistica, dall'altro il credito d'imposta, ma anche una reale semplificazione amministrativa».

SILVA «Sulle ZES, visti i vantaggi economici che si hanno, penso che dove ha senso saranno attuate. Per come sono state pensate, sono una specie di turbo da applicare ad un motore economico-industriale già esistente, che magari gira a bassi regimi, e che ha spazio per accogliere nuove iniziative che sono attratte dai vantaggi delle Zone Economiche Speciali. A quel punto, è tutta questione di iniziativa locale: Regioni, Città Metropolitane, Province dove ancora ci sono, imprese sia come tali che raggruppate in associazioni, istituti di credito, fondi d'investimento anche esteri. Se il progetto è ben strutturato, ben localizzato (soprattutto) e attraente dal punto di vista economico e di prospettive, ha tutte le probabilità di essere un successo. Per le ZLS, sospendo il giudizio. In questo momento gli esperti ci dicono che non sono chiari i contenuti di una Zona Logistica Speciale. Ci sono interpretazioni positive e altre minimaliste. Aspettiamo e vediamo. Se dovessero avere contenuti interessanti e Genova ne fosse dotata, sarebbe un'opportunità da cogliere, ma questo è evidente».

Kitack Lim, segretario generale IMO

Siete uomini di associazionismo, lavorate in gruppo. Quanto è seguita questa attività dal territorio?

MASUCCI «A Genova basta vedere Assoagenti, la sua leadership nei servizi portuali. È molto strutturata e consolidata. C'è un *humus*, una base in termini di associati e tradizione che facilita questo percorso. A Napoli abbiamo una disseminazione maggiore di interessi, l'armamento pesa molto, più forse a livello nazionale con Confitarma che locale. Certe iniziative, come Confetra che ha stabilito recentemente una sede in Campania, vanno nella direzione di far crescere la squadra associativa. Noi come Propeller pur non rappresentando una associazione datoriale cerchiamo a Napoli di tenere uniti i rappresentanti delle differenti componenti del Cluster marittimo, portuale e logistico: abbiamo visto che lì dove abbiamo lavorato insieme per realizzare la Naples Shipping Week, tutte le associazioni hanno fatto bene».

SILVA «Genova nel XXI secolo non può scindere la propria esistenza dal porto. Questo è chiaro agli addetti ai lavori. Deve essere chiaro a tutti i cittadini della Città Metropolitana, amministratori compresi. Ciò non vuol dire subordinare ogni decisione al bene del Porto, ma avere ben chiaro che la ricchezza viene da lì».

Spirito e Masucci

Che cosa ci lascia la terza Naples Shipping Week?

MASUCCI «Prima di tutto i giovani, non è un caso che abbiamo dedicato loro la terza edizione della Naples Shipping Week: l'abbiamo voluta a fine settembre, proprio perché sono aperte scuole ed università. L'inaugurazione della "Shipping Week" si è tenuta nell'Aula Magna della Parthenope gremita di oltre 500 studenti, ma anche gli istituti nautici, le scuole superiori, tutti hanno condiviso l'importanza del settore dell'economia del mare nella nostra regione, qualcosa su cui ci impegniamo da tempo anche come Propeller. Con la sesta edizione de "La scuola va a bordo", il progetto partito da noi e che portiamo avanti con il Comune, l'autorità marittima, l'autorità portuale e tante altre istituzioni della nostra città. La città di Genova è attenta al suo porto e ai suoi servizi, a Napoli questo ancora in parte manca, ma vi stiamo lavorando. La grande partecipazione di giovani, soprattutto nelle prime giornate della Naples Shipping Week, quelle dedicate alle scienze, alle università, alla storia e alla cultura del mare sono sintomatiche di una tendenza favorevole. Un altro elemento importantissimo per il successo della manifestazione è stato il

SILVA «Lascia innanzitutto una grande soddisfazione, in chi l'ha organizzata, in chi l'ha resa possibile e in chi l'ha frequentata. Abbiamo ricevuto messaggi, lettere, telefonate, di ringraziamento e di complimenti. Ed è questo alla fine quello che conta, avere creato un'occasione d'incontro e confronto in cui ognuno ha trovato qualcosa che lo ha interessato, aiutato, ispirato. Se poi vogliamo dare i numeri, è presto fatto: 4.000 ospiti che hanno partecipato ai 40 eventi a calendario con 300 relatori, l'intera città coinvolta con eventi speciali e iniziative culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Real Bosco, Castel dell'Ovo, l'Università Parthenope e altri luoghi ancora. Per l'occasione la nuovissima fregata Nave Rizzo, che dopo dieci giorni ha ricevuto la bandiera di combattimento, e la nave scuola Amerigo Vespucci, il veliero simbolo della nostra Marina Militare, hanno fatto tappa a Napoli accogliendo 23.952 visitatori e offrendo durante la sosta un ampio programma di eventi. Oltre 3.000 gli studenti coinvolti nelle numerose visite tecniche al Porto e alla Capitane-

coinvolgimento di una squadra molto ampia partita 14 mesi prima dell'evento, una squadra composta da una sessantina di persone, pubbliche e private, l'ammiraglio in capo del comando logistico della Marina militare, il comandante del porto, il presidente dell'Autorità di sistema portuale, la stazione zoologica Anton Dohr, le università, il CNR, armatori, agenti marittimi, spedizionieri, logistici, con il Propeller collante che li ha uniti tutti. Si è tenuto un confronto tra i sindaci di Genova e di Napoli con i presidenti dei due porti. C'è stato un coinvolgimento delle città. La presenza della Marina militare con il Capo di Stato maggiore, ammiraglio Valter Girardelli, la presenza a Napoli per una settimana della nave scuola *Amerigo Vespucci* e della fregata *Luigi Rizzo*; del comando generale delle Capitanerie che nell'occasione ha tenuto a Napoli la riunione delle Direzioni marittime e dei capi reparto. La presenza nella giornata conclusiva del segretario generale dell'IMO (ONU del Mare) Kitack Lim, massima autorità marittima mondiale del settore. La sfida, ora, è dare continuità, non solo alla Naples Shipping Week che si terrà tra due anni, ma continuità a questa squadra che ha organizzato una manifestazione internazionale di questa importanza. Questi rapporti consolidati nell'organizzazione, nella gestione e nell'operatività della Naples Shipping Week dovremmo essere capaci di utilizzarli per il porto, per la logistica, per le Zes: un sistema positivo che continui a lavorare anche in queste direzioni. La cosa più importante poi è il coinvolgimento già in atto dei quarantenni e dei cinquantenni, e ne vedo tanti nelle associazioni di categoria: solo così potremo favorire il passaggio generazionale dando continuità al nostro lavoro».

ria – Guardia Costiera, nei vari convegni, e a bordo delle due navi grazie all'adesione di 32 Istituti Scolastici della Campania e della Sicilia, che hanno compreso l'importanza di avvicinare i giovani alla risorsa mare. Approfitto per ringraziare la Marina e la Guardia Costiera per la collaborazione veramente speciale e Mr. Kitack Lim, Segretario Generale IMO, per avere presenziato come ospite d'onore alla manifestazione. Le prospettive? Si possono riassumere in un motto latino: ad maiora. Per i dettagli, ci stiamo già lavorando insieme a tutta la squadra coordinata dal Propeller Club Port of Naples e dal suo presidente».

SLC
STUDI LEGALI CONSOCIATI
Avv.ti Porzio Bove e Associati
www.slconsociati.com

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

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

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

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

Non chi comincia ma quel che persevera

Storia e aneddoti della *Amerigo Vespucci,* la nave più bella del mondo

«Chi siete?»
«Nave scuola Amerigo Vespucci, Marina Militare Italiana»
«Siete la più bella nave del mondo»
Un incontro fuggevole. Una domanda perentoria, ma soltanto per farle i complimenti. Il *rendezvous* tra la portaerei statunitense *USS Indipendence* e la *Amerigo Vespucci* è stato memorabile. Avvenne nel Mediterraneo, nel 1962, e riassume bene il romanticismo amarcord e il rispetto che circonda la *Amerigo Vespucci,* veliero nave-scuola progettato dall'ingegnere Francesco Rotundi nel 1930, insieme al gemello *Cristoforo Colombo*, e varato l'anno dopo a Castellammare di Stabia. Riprende le belle forme del *Re Galantuomo*, già *Monarca*, il pirovascello della Real Marina del Regno delle Due Sicilie.
Fino al 1946 il suo motto era «Per la Patria e per il Re». Poi «saldi nella furia dei venti e degli eventi». Oggi, dal 1978, non ha più retorica nazionalista ma rispecchia maggiormente la ragione per cui è stata costruita: «Non chi comincia ma quel che persevera». Vince chi non si accontenta, chi non si arrende. In altre parole, chi non smette mai d'imparare.

Bruno Ramadori, olio su tela

Un picchetto d'onore composto dagli allievi della prima classe dell'Accademia Navale di Livorno schierato sul ponte

Da 87 anni la Amerigo Vespucci è la casa degli ufficiali italiani di domani. Il veliero della Marina militare è anche un ambasciatore dell'arte e della cultura marinaresca, approdando ogni anno nei più importanti porti del mondo in occasione degli eventi. Nel 1960, per le Olimpiadi di Roma, ha trasportato la fiamma olimipica da Pireo a Siracusa. Nel 2006 è stata ad Atene per le Olimpiadi, nel 2002 ad Auckland per l'America's Cup, nel 2005 a Portsmouth per commomare la battaglia di Trafalgar. A Napoli viene ogni due anni per la Naples Shipping Week.

Ma *il Vespucci* è prima di tutto una nave d'altri tempi. Le sue 24 vele sono ancora in tela olona a striscie di ferzi, un'antica lavorazione che rende il tessuto pesante e resistente, grazie a una riduzione molto fitta della stoffa. Le cime sono in materiale vegetale e le manovre di attracco avvengono a mano sotto gli ordini del comandante, del nostromo e di un fischietto. L'imbarco e lo sbarco di un ufficiale avvengono con gli onori al barcarizzo, l'apertura del parapetto con accesso su scala o passerella, a seconda del grado di chi sbarca o imbarca. Le tipiche strisce bianche che si trovano sulla parte nera dello scafo, in corrispondenza degli oblò, ricordano i portelli dei cannoni dei vascelli del XIX secolo.

Una nave così antica ha bisogno di costante manutenzione e ogni tanto di un rimessaggio profondo. Nel 2006 il primo importante intervento che ha visto la sostituzione dell'albero di trinchetto con un altro fedele all'originale, poi la so-

MdA Mario d'Angiolo & C srl
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
AEO IT AEOC 14 0883
Napoli Salerno Livorno La Spezia Genova
porge auguri per un felice NATALE e un prospero ANNO NUOVO
NAPOLI - Via S. Fusco, 16 - Tel. 081 5520541 - Fax 081 5510418 - web: dangiolosrl.it - mail: info@dangiolosrl.it - madasped@dangiolosrl.191.it

Dati tecnici

Progettista tenente colonnello Francesco Rotundi
Impostata 12 maggio 1930
Varata 22 febbraio 1931
Consegnata 26 maggio 1931
Porto di ascrizione La Spezia
Comandante capitano di vascello Roberto Recchia
MMSI 247999000
Missione formazione e addestramento degli allievi dell'Accademia navale di Livorno, degli allievi volontari in ferma prefissata e degli allievi della Scuola navale militare Francesco Morosini di Venezia, e varie associazioni quali Lega Navale Italiana, STA-I.
Dislocamento 4 mila tonnellate
Lunghezza 82 metri (scafo), 101 metri (fuori tutto)
Larghezza 15,5 metri
Pescaggio 7,3 metri
Vele 2,650 mq, 24 vele, tra cui quadre, strallo, fiocchi, e randa
Alberatura di Mezzana (43 mt), di Maestra (54), di Trinchetto (50) e di Bompresso (18)
Cavi, cime e bozzelli lunghezza totale: 36 km
Ponti lo scafo è del tipo a tre ponti principali, continui da prora a poppa. Possiede due socrastrutture, il Castello di prora e il Cassero a poppa, che si elevano sul ponte di coperta.
Imbarcazioni 11: 2 motoscafi, 2 motobarche, 2 motolance, 4 palischermi, a vela e a remi; una baleniera a poppa, a remi e a vela riservata al comandante**.**
Imbarcazioni di supporto 11 per l'addestramento e per i servizi portuali.
Stazza netta 1.202,57 GT (tsl)
Scafo in acciaio (lamiere chiodate) a tre ponti definiti di coperta, batteria e corridoio con castello e cassero rispettivamente a prua e poppa.
Apparato motore 2 motori diesel generatori MTU, potenza di 1,320 kW ciascuno e 2 motori diesel generatori MTU da 760 kW ciascuno, accoppiati da due motori elettrici di propulsione Nidec ASI di 750 kW ciascuno disposti in serie. Un'elica a quattro pale fisse, quattro alternatori diesel per l'energia elettrica.

stiuzione e la richiodatura di alcune lamiere a scafo e la riconfigurazione del locale ausiliare. Tra il 2013 e il 2016 è avvenuto quello che dalla Marina è stato definito "ammodernamento di mezza vita" con l'installazione di un nuovo sistema di propulsione: 2 motori diesel MTU a poppa da 12 cilindri a V con potenza di 1,320 kW; due motori diesel MTU più piccoli a prora, 8 cilindri da 760 kW; un motore asincrono trifase a frequenza variabile Nidec ASI da 1,500 kW. Poi è stata installata un'elica a passo fisso progettata dallo Stato maggiore della Marina, un radar GEM elettronica e un'antenna satellitare ORBIT AL-7103. Infine, sono stati ammodernati tutti i locali tra nuovi impianti elettrici, sanitari, telecomunicativi, nuovo teak, e l'applicazione sullo scafo di un rivestimento antivegetativo di ultima generazione a base di fluoropolimero a tecnologia *foul release*, a lento rilascio di sostanze attive e prive di biocidi.

L'addestramento si svolge in campagne stagionali. Da quando naviga non ha mai mancato un appuntamento, tranne nel 1940, per la guerra, e nel 1964, 1973 e 1997 per lavori di rimessaggio. Amerigo Vespucci ha circumnavigato una volta la Terra e svolto più di 70 crociere didattiche, di cui quasi 40 in nord Europa, una ventina nel Mediterraneo, 4 nell'oceano Atlantico orientale, 7 in nord America e una in sud America. È una nave a vela con motore, "armata a nave", quindi con tre alberi verticali, trinchetto, maestri e mezzana. È dotata di pennoni e vele quadre più il bompesso a prora, che funziona come un quarto albero. Ha un equipaggio di 270 militari uomini e donne. Nel periodo estivo imbarca gli allievi volontari in ferma, terminata la stagione imbarca i cadetti dell'Accademia navale per la consueta campagna d'istruzione, aggiungendo altre 140 persone, per un totale di oltre 400 marinai a bordo che cominciano, perseverano e diventano ufficiali.

WE SHIP EVERYTHING
from A to *Zeta*

Zeta System

INTERNATIONAL FORWARDERS

zeta-system.it

Orizzonte 2020

È L'ANNO IN CUI CAMBIERÀ LA DISTRIBUZIONE DEL CARBURANTE AD USO MARITTIMO, DIVENTANDO MENO INQUINANTE, CON ALTI COSTI DI PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE. UN ORIZZONTE IN CUI È IN GIOCO, OLTRE L'AMBIENTE, ANCHE LA FORMAZIONE DEI MARITTIMI E LE POLITICHE SUI MIGRANTI. INTERVISTA AL SEGRETARIO DELL'INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, KITACK LIM

di **Paolo Bosso**

C'è un settore industriale che si è già allineato da tempo agli Accordi di Parigi, lo shipping, e sta lavorando per rientrare in quei parametri emissivi che il Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) dell'ONU ha recentemente stabilito come assolutamente improrogabili. Le navi mercantili, però, pur trasportando non meno dell'80 per cento delle merci prodotte dall'umanità, attualmente contribuiscono appena al 2 per cento delle emissioni di gas serra globale. Dall'altro lato, però, per il 2050 alcuni studi prevedono che la quota di anidride carbonica proveniente dal trasporto marittimo potrebbe salire parecchio, fino al 17 per cento.

Comunque sia, dal 2020 tutte le navi del mondo che commerciano in giro per i porti dovranno avere combustibili con un tenore di zolfo sette volte meno il livello attuale. È un taglio notevole che potrebbe portare a dimezzare i casi di asma infantile nel mondo, nonché ridurre di un terzo le morti legate all'inquinamento atmosferico proveniente dallo shipping. Una svolta significativa per l'ambiente, in che termini, nonostante gli studi, difficile da quantificare. Certamente lo sarà per la catena logistica che a monte dovrà prevedere nuove spese per soddisfare i limiti ambientali, con costi da decine di miliardi l'anno. Spese che ricadranno in una fase iniziale sui facoltosi armatori ma che, scendendo fino a valle, si ripercuoteranno sulle tariffe, i caricatori, i distributori e, infine, su negozi e consumatori.

Delle politiche ambientali dello shipping n'è responsabile l'International Maritime Organization (IMO), organismo ONU che legifera su sicurezza e navigazione e che con i suoi 174 Stati membri determina -con lentezza, come ogni organismo di questa grandezza- una grossa fetta delle politiche marittime mondiali.

La catena logistica evolve costantemente. L'epifenomeno è Amazon, con la sua catena della distribuzione sempre più automatizzata, senza dimenticare che un pugno di armatori ha in mano l'80 per cento

del trasporto marittimo mondiale dei container. Così, anche il tradizionale lavoro di bordo si sta trasformando. Il marittimo oggi non è più un marinaio isolato in viaggio su una nave. Le portacontainer, le petroliere e le ro-ro di oggi sono terminal galleggianti da centinaia di migliaia di tonnellate con decine di migliaia di container e milioni di litri di petrolio a bordo. Colossi che si agganciano periodicamente alla terraferma con scadenze settimanali, scaricando a terra migliaia di tonnellate di merce in poche ore che vanno smistate velocemente, automaticamente, pena la paralisi, spingendo tutti i partecipanti a investire costantemente per stare al passo dell'innovazione ingegneristica delle gru, della tecnologia dei tracciamenti, dell'automatizzazione dei controlli. Il marittimo di oggi deve essere anche un esperto di logistica: è già così per le grandi compagnie semimonopolistiche Maersk, Msc e Cma Cgm. Una somma tra ufficiale e ingegnere marittimo, tradizionalmente separati.

Infine c'è il fronte migratorio, che influisce relativamente poco sul trasporto marittimo ma che, in alcune acque come il Mediterraneo lo chiama in causa direttamente, coinvolgendolo nelle operazioni di soccorso dei naufraghi incrociati lungo le rotte commerciali.

Di queste tre istanze -ambiente, lavoro e migrazione- ne abbiamo parlato con il segretario generale dell'IMO, Kitack Lim, ex ufficiale ed ex presidente del porto sudcoreano di Busan, in occasione della sua venuta a Napoli per la Naples Shipping Week.

Mister Lim, l'IMO ha stabilito un obiettivo "molto ambizioso", come ha detto l'International Chamber of Shipping: il dimezzamento dell'anidride carbonica nel giro di trent'anni. Sembra che lo shipping, pur rappresentando appena il 2 per cento delle emissioni, sia l'unico settore industriale che ha preso seriamente gli Accordi di Parigi. Quali misure concrete dobbiamo aspettarci dallo shipping?

"Gli Accordi di Parigi sono molto ambiziosi"

«Questo mese terremo delle sessioni pensando al medio e lungo termine (il 22 ottobre c'è stato il MEPC 73, ndr). L'elemento da considerare è che discuteremo di misure concrete di cui non possiamo stabilirne l'ordine perché non possiamo sapere quale sarà la tecnologia che verrà. Detto ciò, però, l'anno prossimo inizieremo a discutere sulla base degli studi ufficiali fatti e avvieremo strategie pratiche. L'obiettivo è raggiungere un'intesa entro il 2023 sulla strategia delle emissioni di gas serra delle navi. Gli Accordi di Parigi che l'IMO (ma ratificandoli già subito dopo la COP21, ndr) sono ambiziosi, un compromesso molto importante a cui hanno dato il consenso la maggior parte degli Stati membri e dei settori industriali. Per quanto ci riguarda, gli Accordi si basano su tre categorie che richiederanno un confronto tra gli Stati membri dell'IMO:

- tecnica
- operativa
- ambientale, ovvero l'utilizzo di carburanti alternativi.

Per la parte tecnica dobbiamo aumentare l'efficienza dei motori e degli scafi, magari progettando nuove navi. Poi c'è l'efficienza dei motori e dell'attrezzatura, che vanno di pari passo con la tecnologia stabilita dal nostro Energy Efficiency Design Index.

Per quanto riguarda l'operatività, si deve analizzare l'ottimizzazione della velocità di crociera, tenendo a mente sicurezza, distanza percorsa,

Kitack Lim

Lim: "Armatori e petrolieri generano un *chicken game"*

distorsione del mercato, elementi che potrebbero verificarsi, affinché questa misura non impatti sulla capacità dello shipping di servire tutto il mondo.

Infine, per la parte ambientale, i carburanti alternativi, su cui abbiamo varie soluzioni ma la ricerca ha ancora tanta strada da fare. Una volta che abbiamo adottato una decisione operativa su cui poter lavorare, i tecnici e le compagnie marittime possono partire per investire in nuove tecnologie, cosa che già sta avvenendo. Un'altra area è il market based measures. È un tema delicato e non posso ancora dire quale sarà il risultato».

Il 2020 è un anno storico per la limitazione delle emissioni marittime. Lo zolfo emesso dalle navi mercantili dovrà ridursi di sette volte, passando dal 3,5 allo 0,5 per cento di massa/massa. Gli armatori sono preoccupati per i costi di un combustibile così raffinato. Non manca molto. Dove risiederà la difficoltà maggiore per applicare queste nuove regole?

«Abbiamo iniziato a discutere di zolfo nel 1990, quando le percentuali erano tra il 4 e 6 per cento. Nel 1997 l'IMO ha adottato nuove regolamentazioni per prevenire l'inquinamento atmosferico delle navi, con un limite massimo di zolfo del 4,5 per cento. Nel 2008 ha adottato una strategia che porterà il limite allo 0,5 per cento nel 2020. Questa regola si applica in quasi tutto il mondo, con l'eccezione delle ECAs, dove i limiti sono ancora più bassi. L'area portuale ha un impatto sulla città, soprattutto quando i fumi delle navi, con il vento a favore, entrano in città. Per questo motivo ci tengo al contributo dei comparti industriali: è da loro che viene il progresso ambientale, nonostante si lavori ovviamente anche con gli Stati membri, con cui è fondamentale collaborare. Poi, è con l'industria che si creano le condizioni per investire. Ci sono voluti vent'anni. Abbiamo lavorato con tutti per preparare il terreno e arrivare pronti. Stiamo parlando di una politica che sicuramente ha impatto sui costi ma essendo legata all'ambiente bisogna guardare al disegno complessivo e alla necessità di migliorare la qualità dell'aria. Adesso ci muoviamo su due fronti: come togliere inutili pesi amministrativi e come portare i carburanti verdi a prezzi accessibili. L'IMO non ha problemi a discutere di costi. Quest'ultimo aspetto è un gioco del coniglio (nella teoria dei giochi, una configurazione a somma non nulla, come le gare di auto di Gioventù bruciata, ndr): il carburante ecologico costa di più ma le industrie petrolifere prima di produrre combustibile con basso tenore di zolfo vogliono conoscere la domanda. Parallelamente, le compagnie marittime devono decidere cosa fare, che strumenti utilizzare, scrubber o carburanti differenti. Vogliono sapere quali saranno i costi, inevitabilmente alti. Gli armatori scelgono anche sulla base delle scelte dei petrolieri, generando un *chicken game*. Ma non direi che i costi sono trasferiti sugli armatori, piuttosto che le compagnie marittime stanno prendendo confidenza con il tema. Ci sono tre elementi che incidono sui costi: l'approvvigionamento, la sicurezza tecnica e la documentazione, che ricade sul Port State Control, il quale rappresenta il peso amministrativo che avevo accennato all'inizio. Al di là dell'allarme costi, bisogna lavorare sulla comunicazione ora che la questione è diventata politicamente più chiara, da qui al 2020. L'IMO contribuirà in modo trasparente. Abbiamo avviato delle politiche che non cambieremo, lo abbiamo detto molto chiaramente».

Oggi la protezione dell'ambiente marino è diventato un argomento popolare, come la rimozione della plastica dagli oceani, una sfida an-

che per chi non si occupa di problemi marittimi. Possiamo aspettarci che l'IMO guiderà questa campagna contro la plastica a una scala più ampia, sensibilizzando tante persone e settori industriali possibili?

«È una questione importante che ci sta particolarmente a cuore e su cui lavoriamo da tempo. L'IMO già dagli anni '80 ha una regolamentazione dello scarico di plastica in mare, siamo al momento l'unica agenzia ONU che prevede una politica specifica. Quello che ci stiamo impegnando a fare è gestirlo più efficacemente, soprattutto riguardo alla plastica prodotta dai pescherecci. Sono d'accordo che dobbiamo rafforzare questa politica, cosa che già stiamo facendo, non soltanto guardando a quello che c'è nella Convenzione Marpol. Abbiamo un meccanismo previsto nella Convenzione Marpol Annex V per l'inquinamento e i rifiuti delle navi, incluse le imbarcazioni da pesca, che richiedono soluzioni più efficaci e globali. Come possiamo allargare le politiche Marpol ai pescherecci, considerando che già sono incluse nell'Annex V? Monitorando in primo luogo il modo in cui gestiscono la plastica e poi lavorando a un percorso tecnologico che contribuisca sia all'operatività che ai controlli. Potrebbero essere utili i fondi dell'EBRD. Ne stiamo discutendo».

"Il Manager portuale è il lavoro del futuro"

Dal concorso Day of the Seafarer 2018

A causa del costo del lavoro in Italia, molti istituti nautici non garantiscono il lavoro dopo lo studio, un andamento che si ritrova in altri paesi europei. Come si potrebbe invertire il fenomeno della scarsità cronica di equipaggio?

«Creando una figura che sia la combinazione di nautical officer e marine engineer, ufficiali esperti di logistica, marinai sapienti anche del movimento della merce a terra. In linea di principio, il numero degli ufficiali deve essere tale da coprire il mercato, e ce ne sarà sempre più bisogno in futuro, come dicono alcuni studi. Anche lo shipping si sta digitalizzando e questo ha come effetto quello di creare un collegamento sempre più stretto tra terra e mare, con la conseguenza che le operazioni a terra aiuteranno sempre più la vita a bordo, introducendo tecnologia e servizi, mi aspetto quindi che gli ufficiali saranno utilizzati più che nel passato. Quando si parla di industria portuale bisogna pensare all'esperienza personale, alla formazione scolare necessaria. Gli ingegneri navali hanno un'adeguata formazione, conoscono le navi, i porti e la catena logistica, sono un valore per tutto il sistema logistico, rappresentando un'evoluzione delle professionalità marittime. Io nella mia carriera ho rivestito vari ruoli, sono stato ufficiale, presidente di un porto (Busan, ndr) e ho visto l'importanza che le figure tecniche possono avere non solo per l'industria marittima ma anche per la logistica. Sostengo da tanto tempo, fin da quando ero presidente del porto di Busan, un link tra chi

DRES S.R.L.
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
Spedizioni Import/Export Aeree, Marittime, Terrestri - Servizi Groupage
Sdoganamenti, Assistenza e Consulenza Doganale - Magazzino e Stoccaggio merci
DRES s.r.l. Spedizioni Internazionali
Via A. Vespucci, 9 - 80142 NAPOLI - Tel. 081 206712 - Fax 081 289551
e-mail: info@dressrl.com - Web Site: www.dressrl.com
Exclusive partner of hellmann WORLDWIDE LOGISTICS

naviga e le operazioni portuali. In Italia, più che in altri paesi, le operazioni portuali sono dinamiche, c'è molta ambizione, e questo va nella direzione che ho in mente. Il nautical officer e il marine engineer devono essere formati adeguatamente perché sono loro a conoscere le navi, sono stati imbarcati per un anno nel corso di un ciclo di studio di cinque, non è poco. Quello che manca è un'adeguata formazione sulle operazioni logistiche. Ho parlato con molte accademie marittime per incoraggiarle a collegare l'industria portuale e la navigazione ma sono scarse le figure come un manager portuale».

Nel 2014, il suo predecessore, Koji Sekimizu, ci ha detto che l'immigrazione non è un fenomeno su cui l'IMO può intervenire direttamente. Le cose stanno ancora così? Non c'è niente che l'IMO può fare per migliorare la sicurezza di migliaia di persone che navigano nel Mediterraneo in condizioni molto pericolose?

«Il segretariato dell'IMo ha recentemente ristrutturato la divisione tecnico-cooperativa, creando una sottodivisione sullo "sviluppo marittimo". Supporta lo sviluppo delle attività marittime nei Paesi dove possiamo contribuire creando opportunità d'impiego. Dobbiamo distinguere due aspetti: gli immigrati trasportati legalmente e illegalmente. Il primo è ovviamente più facile da gestire. Lavoriamo da sempre per la sicurezza della navigazione e abbiamo una comunicazione continua con le guardie costiere per salvaguardare la vita delle persone. Abbiamo stabilito un sistema globale di Search and Rescue, così come incoraggiamo le navi mercantili che navigano lungo le rotte dei migranti a fare ancora più attenzione del solito. Al tempo stesso come istituto abbiamo un limite politico. La mia opinione è che se ci fossero opportunità di sviluppo economico l'immigrazione diminuirebbe, per cui la cosa più importante da fare e sviluppare le attività marittime nei Paesi da cui l'immigrazione parte. Lavoriamo per formare le persone e supportare gli strumenti finanziari. Abbiamo dei codici specifici, il Djibouti Code of Conduct e il Younde (rispettivamente per i Paesi dell'est e dell'ovest Africa, ndr), l'uno derivato dall'altro, due strumenti in cui è stabilito e previsto il supporto allo sviluppo di attività marittime ai Paesi africani che ricadono sotto i due accordi. In generale, puntiamo sullo sviluppo dei Paesi in via di sviluppo, per questo siamo molto grati al lavoro che sta facendo l'European European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) e siamo attivi in discussione con altre istituzione per trovare nuovi finanziamenti. Una volta che abbiamo registrato progressi sostanziali con questa banca, il prossimo istituto a cui chiederemo collaborazione sarà l'Asian Development Bank».

"Tra armatori e petrolieri c'è un Chicken Game"

COMBI LINE International Spa

10 anni 2007 - 2017

Esperienza e affidabilità sono le chiavi per il successo

SERVIZI LCL DA/PER NAPOLI

EXPORT:

- **Imbarchi per Asia via Singapore o via Hong Kong**
  (China, Giappone, Korea, Taiwan, Indonesia, Malaysia, Filippine, Thailandia, Vietnam, India, Bangladesh, Sri Lanka, Pakistan, Australia, Nuova Zelanda, Sud Africa, etc.)
- **Imbarchi per USA via New York** (si accettano masserizie ed effetti personali)
- **Imbarchi per Medio Oriente via Dubai**
  (UAE, Yemen, Bahrain, Iran, Saudi Arabia, Tanzania, Rep. Djibouti, Qatar, Kuwait, Oman, Kenya, Sudan, Iraq, etc.)

IMPORT: (con sbarco e svuotamento a Napoli)

- **Imbarchi da Asia via Hong Kong**
  (China, Giappone, Korea, Taiwan, Vietnam, Los Angeles USA, etc.)
- **Imbarchi diretti da Shanghai e Ningbo**
- **Imbarchi da Sud East via Singapore**
  (India, Indonesia, Malaysia, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka, Filippine, Thailandia, etc.)

Resto del mondo, export/import, via Milano con partenze regolari.

Filiale di NAPOLI - Via E. Cosenz n.13 - 80142 Napoli - Fax: 081 19810064 info.napoli@combiline.it
Contatti - Sales and Director: Gianni Velonà - gianni.velona@combiline.it - Tel. 081 19810051
Export dept: Angela Amitrano - angela.amitrano@combiline.it - Tel. 081 19810052
Import dept: Vincenzo La Montagna - vincenzo.lamontagna@combiline.it - Tel. 081 19810053
Customer desk: Diego Sommella - diego.sommella@combiline.it - Tel. 081 19810055

AEO

Libra Point

By Migliaccio Logistic Group Srl

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

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

TARIFFE BLOCCATE

PESATURA CERTIFICATA VGM

SOLAS 74 - Decr. 447/16

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

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

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

Quando lo shipping va a braccetto con l'arte

SHIPPING AND THE LAW, LA MANIFESTAZIONE INTERNAZIONALE VOLUTA, ORGANIZZATA E PORTATA AVANTI DA NOVE EDIZIONI DALL'AVVOCATO MARITTIMISTA FRANCESCO SAVERIO LAURO, EVIDENZIA LA RICCHEZZA DI UNA NAPOLI FATTA DI ARTE, CULTURA, STORIA. TUTTI I LUOGHI DEGLI EVENTI

Intervista a **Francesco Saverio Lauro**
di **Marco Molino**

Il relatore si siede dopo aver finalmente concluso il suo ispirato intervento. Risponde agli applausi con un lieve cenno del capo e poi, istintivamente, alza lo sguardo al soffitto. Una teoria di angeli e figure mitiche s'inseguono lassù, tra gli stucchi dorati nel cielo dipinto di turchese. Forse anche quegli affreschi e l'austerità dell'ambiente hanno contribuito a creare l'atmosfera giusta, a favorire la felice disposizione d'animo dei tanti convenuti e la ricchezza dei temi trattati. Una stimolante fusione tra pensiero, arte e storia che ormai è divenuta una consuetudine durante gli eventi organizzati a Napoli nell'ambito di *Shipping and the Law*, l'annuale appuntamento dell'industria marittima italiana e internazionale ideato dall'avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro. Armatori, banchieri ed analisti finanziari giungono nel capoluogo campano per discutere di traffici navali e questioni legali, di nuove tecnologie, porti e capitali da investire. «Argomenti seri che coinvolgono vita e professione di ciascuno – spiega Lauro – e dunque l'approccio è sempre molto rigoroso. Ma quando ci si riunisce tra i marmi policromi di un monastero, o magari tra gli arazzi di una sala reale, beh allora le emozioni cominciano a far breccia e anche i workshop più tecnici acquistano un particolare spessore culturale che sarebbe impossibile in contesti asettici, senz'anima».

Avvocato Lauro, ogni anno la convention di *Shipping and the Law* si svolge in un sito diverso, luoghi d'arte sempre molto rappresentativi della storia cittadina. Lo scorso ottobre, la nona edizione si è tenuta nel complesso monumentale di San Lorenzo Maggiore. Come nasce questa unione tra shipping e patrimonio artistico?

«Direi che i primi segnali di questa vocazione culturale possiamo già rintracciarli negli anni '90, quando ebbi modo di seguire molte conferenze in Italia e all'estero e potei contribuire all'organizzazione di eventi del Propeller Club, presieduto allora dall'avvocato Castaldo, sperimentando iniziative originali. In una di queste occasioni pianificammo pure una suggestiva (e un po' avventurosa) escursione in barca a vela».

E l'incontro vero e proprio con l'arte?

«Durante la mia presidenza dell'Autorità portuale di Napoli partecipai a grandi convention a

Petrone, Grimaldi, Lauro

Berlingieri, Lauro, d'Amico

Miami e Pechino. Al Seatrade in Florida portai le foto dei luoghi storici partenopei. In Cina invece ebbi l'idea di omaggiare il Paese che ci ospitava esponendo alcuni raffinati dipinti orientalisti di Villa Favorita a Palermo, quindi ex Regno di Napoli. Un successo clamoroso: tutti i dignitari cinesi affollarono il nostro stand e i rappresentanti degli altri porti non gradirono molto».

Quando ha compreso che i tempi erano maturi per un progetto di più ampio respiro?

«È stato un percorso graduale fino a compiere quasi un destino. L'amore per la cultura della mia terra si era rafforzato in me già all'epoca degli anni di vita e lavoro a Londra. Poi, come detto, i primi esperimenti originali durante i meeting in giro per il mondo e finalmente nel 2012, a partire dalla terza edizione di *Shipping and the Law*, ebbi l'opportunità di concretizzare la passione per l'arte. Pensai: perché non portiamo i nostri ospiti a vedere luoghi più affascinanti della città? Cominciammo con un buffet di classe sotto le colonne della grande sala di villa Pignatelli. Poi la cena in un palazzo neoclassico della Riviera di Chiaia. Tutto riuscì alla grande».

Valeva la pena di riprovarci.

«E infatti l'anno successivo ripetemmo l'esperienza nel monastero di Santa Chiara. Emozionanti le foto con i grandi armatori nel cortile maiolicato. La cena poi ebbe luogo nell'antico refettorio dei monaci: luci basse, le panche di legno lungo le pareti. Gustavamo il cibo e la storia».

È stato difficile avere la disponibilità di luoghi così speciali per eventi che coinvolgono tanti invitati?

«Niente affatto, ci hanno concesso questi spazi senza problemi perché contribuiamo a valorizzarli e farli conoscere. Anche nel 2014, quando siamo sbarcati nel complesso monumentale Donna Regina. Indimenticabile il momento in cui gli otto relatori principali uscirono da una porticina dietro l'altare, un episodio di particolare suggestione. Chiudemmo la serata con il cocktail party a Villa Doria D'Angri a Posillipo, con i faretti multicolori tra le colonne e la vista del mare.

Condemi e Lauro

AVERAGE SHIPPING SALES AGENTS

AGENZIA GENOVESE srl

AGENZIA MARITTIMA

SEDE: Via Alcide De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5512109 pbx - Telefax: 081 5515022
E-mail: info@agenziagenovese.it

Ufficio Commerciale: Tel. 081 19485735 pbx (4 linee)
E-mail: commerciale@agenziagenovese.it

Un Gala Dinner

La capillare organizzazione ci ha sempre impegnato tantissimo. Diciamo la verità: è stato sfibrante ma al contempo stimolante».

Stimoli che non sono certo mancati al Pio Monte della Misericordia, quando avete addirittura tenuto la conferenza sotto la famosa opera di Caravaggio.

«Alla situazione eccezionale si aggiunse il fatto che uno degli argomenti di cui discutemmo, relativo al dramma dei migranti, faceva guarda caso riferimento ad una delle sette opere di Misericordia (rifugio ai pellegrini) evocate nel dipinto di Caravaggio. Dell'opera ci parlò lo storico dell'arte americano John Spike. Così il discorso si allargò anche ad un contesto culturale più ampio. Ma intendiamoci: oltre al valore intellettuale e al costruttivo confronto sulle tematiche di settore, ci sono anche i momenti di svago».

Svago?

«Nel 2016, tanto per ricordarne uno, portammo nel museo di San Martino un attore travestito da monaco: lo accolsi solennemente e gli baciai la mano tra l'ilarità generale. Queste sono trovate che mi piace inserire nel copione. Mi ci diverto».

Intanto tra sobrie conferenze, cene raffinate e intermezzi ludici, si promuove pure la città, avvicinando al patrimonio storico e artistico personaggi che erano giunti qui pensando di partecipare solo ad una conferenza come tante altre.

«Quanti di loro rimangono piacevolmente senza parole di fronte ai tesori partenopei. L'anno scorso al Teatrino di Corte del Palazzo Reale, il presidente degli armatori europei e la commissaria euro-

pea non la finivano di guardarsi intorno».

Purtroppo c'è anche un'altra Napoli.

«A casa loro magari i nostri ospiti hanno visto *Gomorra* in tv e poi, giunti qui, scoprono una metropoli tutta diversa, col trionfo del barocco e gli edifici monumentali. Però bisogna ammettere che il mondo riprodotto in piccolo nei nostri eventi non è un ritratto completamente veritiero della città. Napoli è un po' tutto: le periferie degradate, la criminalità e la ristrettezza, ma anche appunto la millenaria evoluzione inscritta nella pietra, l'umanità e l'arte ineguagliabile».

Ha già scelto il sito per l'edizione 2019 di *Shipping and the Law*?

«Stiamo cercando il luogo adatto per celebrare il decimo compleanno. Non è facile scegliere. Il tessuto urbano offre tanti angoli di grande fascino, che ognuno potrebbe dire la sua. Vediamo un po', lei dove lo farebbe?».

INTERSPED SERVICE SRL

SPEDIZIONI MARITTIME
TERRESTRI E AEREE
OPERAZIONI DOGANALI
IMPORT/EXPORT

Spedizioni di carico completo (FCL) - Spedizioni di carico parziale (LCL)
Consolidazioni - Logistica integrata
Sdoganamento merci - Servizi door to door

Palettizzazioni e consolidamento merci - Distribuzione nazionale
Magazzinaggio - Servizi door to door - Servizio FLASH DELIVERY

Trasporto camionistico - Pratiche doganali import/export
Confezionamento capi abbigliamento all'estero

Via Melisurgo, 15 - 80133 Napoli - Tel. 081 5523071 - 081 5520167 - Fax 081 5518127
Cis di Nola Isola 1, Torre 1, 127 - Tel. 081 8268682 - Fax 081 5108597
www.interspedservice.it - mail: info@interspedservice.it

ALIS, 500 MILIONI PER DECOLLARE

LA RICETTA PER GLI ASSOCIATI PUNTA SULLA GARANZIA DEI CREDITI ALLE IMPRESE. L'ASSOCIAZIONE DELL'AUTOTRASPORTO CHIUDE LA SECONDA ASSEMBLEA CON L'*ENDORSEMENT* DI SALVINI, CHE AVVISA: I SOLDI PUBBLICI NON DEVONO AIUTARE I SINGOLI E ALTERARE LA CONCORRENZA

Nostra intervista al presidente di Alis, Guido Grimaldi

Presidente riesce a farci una fotografia di ciò che oggi è ALIS nel sistema del trasporto intermodale del Paese?

«ALIS è l'Italia degli imprenditori, piccoli e grandi, che da Nord a Sud incidono con successo sull'economia nazionale ed europea, che stimolano nei mercati internazionali il Made in Italy, e che sanno competere e vincere nonostante gli ostacoli e le criticità di ogni giorno. 1,350 imprese, oltre 150 mila donne e uomini, 105 mila mezzi impiegati, 140,300 collegamenti marittimi annuali, più di 120 linee di autostrade del mare, interporti e porti in qualità di soci onorari: ALIS è un cluster di eccellenze del Paese, i cui principali obiettivi sono l'internazionalizzazione delle aziende di trasporto, la continuità territoriale con le grandi isole, lo sviluppo del Mezzogiorno e la riduzione delle emissioni di Co2*».*

Fondamentale per un'associazione della vostra portata è il rapporto con il mondo della politica. Come deve essere a suo avviso: conflittuale, consenziente, asettico?

«Deve assolutamente essere sinergico. Abbiamo bisogno di individuare e condividere strategie e strumenti concreti non solo per la risoluzione delle criticità del settore ma anche per l'applicazione di nuovi modelli di sviluppo del sistema intermodale. La partecipazione del vicepremier Matteo Salvini alla nostra recente assemblea generale al Parco della Musica a Roma va in questa direzione. Salvini ha colto in pieno le necessità degli imprenditori, utili per lo sviluppo del Paese ed ho molto apprezzato il riconoscimento che ha avuto verso ALIS.

In tutti gli incontri avuti in questi ultimi mesi con tutti i maggiori esponenti istituzionali nazionali ed europei, dal ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, al capo di Stato Maggiore alla Difesa, Enzo Vecciarelli, e a quello con la commissaria europea ai Trasporti ed alla Mobilità, Violeta Bulç, abbiamo consegnato documenti e analisi sul mondo del trasporto via mare, ferro e strada, da cui si evince con chiarezza come le azioni ed i progetti proiettati alla decarbonizzazione ed all'innovazione possano comportare per l'industria italiana risparmi complessivi per circa mezzo miliardo di euro. Altro tema fondamentale, il forte impulso alla sostenibilità. È già un dato acquisito, per esempio, il milione e mezzo di camion sottratti alle autostrade grazie al trasporto marittimo di cabotaggio e su direttrici superiori ai 600 chilometri, che hanno comportato la diminuzione di un milione e 200 mila tonnellate di emissioni di Co2 nell'ambiente. Ed è proprio per l'espansione di questo sistema virtuoso che con-

sideriamo le misure incentivanti del trasporto combinato come un "mare bonus" e un "ferro bonus" una naturale continuità nel tempo, e che anzi auspichiamo vengano rese strutturali tanto in Italia quanto in Europa».

Lei ha parlato dell'assemblea generale che si è tenuta a Roma il 20 novembre scorso e che ha visto partecipare una platea di oltre tremila persone. Quali sono le novità che ALIS sta portando avanti per il mondo dell'impresa?

«Diverse. Mi piace cominciare dall'accordo raggiunto con due prestigiosi istituti bancari a capitale pubblico, il Medio Credito Centrale ed il Monte dei Paschi di Siena, con cui abbiamo messo a punto uno strumento finanziario che eleverà le garanzie a copertura dei prestiti ottenuti. Le imprese associate all'ALIS potranno beneficiare con grande velocità di finanziamenti per progetti di crescita e sviluppo grazie all'adozione di *tranched cover* per complessivi 500 milioni, di

cui la prima per 100 milioni di euro già operativa.

Uno dei punti vincenti di questa operazione risiede nel vantaggio per le imprese di poter sfruttare il rating consolidato della logistica intermodale. Il sistema bancario infatti ripone massima fiducia nel cluster ALIS ed individua il suo settore di appartenenza come primario per lo sviluppo del Paese. Su questa linea, abbiamo ottenuto anche una convenzione con condizioni di mercato assolutamente competitive».

Certamente un servizio essenziale per lo sviluppo delle aziende associate. E sul fronte del lavoro?

«Abbiamo focalizzato la nostra attenzione anche sul fronte occupazionale con investimenti da parte dell'associazione, in particolare sulla formazione perché operiamo in

Renato Mazzamauro & C. s.r.l.

Trasporti e Spedizioni Nazionali e Internazionali
Assistenza e Consulenza Doganale

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

FILIALI:
10072 CASELLE TORINESE (To): Strada Leini' 18 - Tel. 011 0620488 - mail: caselle@mazzamauro.it
21040 VENEGONO (Va): Via Merano 12 - Tel. 0332 1810131/132 - mail: venegono@mazzamauro.it
21015 LONATE POZZOLO (Va): Via Del Gregge 100 - Tel. 0331 1813185 - mail: lonate@mazzamauro.it
28062 CAMERI (No): S.S. 32 per Bellinzago - Tel. 0321 672435 - mail: cameri@mazzamauro.it
84121 SALERNO: Via Benedetto Croce 70 - Tel. 089 7455011 - Fax 089 7450006 - mail: salerno@mazzamauro.it
74023 GROTTAGLIE (Ta): Via Galileo Ferraris 118 - Tel. 099 5665160 - Fax 099 5624288 - mail: taranto@mazzamauro.it
71121 FOGGIA: Via Montegrappa 54 - Tel. 0881 756090
00054 FIUMICINO (Rm): Via Cena 27 - Tel. 06 32466111 - Fax 06 32466113- mail: roma@mazzamauro.it

Grimaldi e Salvini

un settore destinato ad offrire alle nuove generazioni importanti occasioni di lavoro, per la sempre maggiore richiesta di figure specializzate nella logistica, concentrandoci nel nostro rapporto di collaborazione consolidata con gli ITS per la formazione di giovani che vogliono entrare nel mondo dell'intermodalità.
Abbiamo avviato un'importante partnership con l'Università Pegaso per la creazione del progetto Università Telematica ALIS, collaborando alla costituzione di corsi di laurea e master di specializzazione con uno specifico focus su trasporti e logistica, al fine di consentire a tutti i giovani, gli adulti, i lavoratori che operano nel settore di poter studiare e laurearsi telematicamente.
Non solo. ALIS ha immesso sul panorama digitale un'app che offre servizi di informazione, interconnette gli operatori e gli stakeholders che beneficiano di una vasta gamma di servizi associativi, e ultimamente, grazie alla nuova sezione Job's line permetterà ai giovani di inserire i propri curricula permettendo alle aziende nostre associate di selezionare direttamente risorse umane qualificate».

Presidente, in conclusione, di cosa ritiene abbia bisogno il sistema dei trasporti intermodali in Italia?

«Sicuramente di semplificazione e sburocratizzazione, anche a livello europeo, dove risulta evidente la necessità di una maggiore uniformità nelle normative delle attività di autotrasporto, ma anche sicuramente di nuove regole. Faccio particolare riferimento a quelle in vigore sulla continuità territoriale con le isole maggiori, in particolare con la Sardegna. Non possono più sussistere sovvenzioni pubbliche che causano disparità nella libera e leale concorrenza e che si ripercuotono fortemente anche sulla qualità dei servizi offerti all'utenza. Faccio mio il pensiero espresso dal vicepremier Matteo Salvini alla nostra assemblea: i contributi verso le imprese sono necessari se rafforzano il libero mercato, ma non bisogna più elargire soldi pubblici in convenzioni dello Stato verso singole realtà che alterano la libera concorrenza. I tempi cambiano, l'efficienza e la produttività hanno bisogno di un nuovo passo».

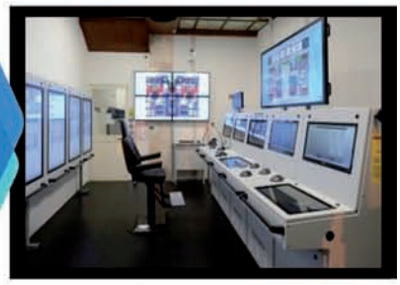
Allievi del Nautico all'assemblea Alis

RINA IMCA Member

Campo Antincendio
Green Flag

Struttura per corsi MAMS e MABEV
Unica in Europa

Simulatore Macchina
Duel Fuel di ultima generazione



Simulatore di Navigazione
DP II-azipod-360°

156000 mq.

33 aule

Unico centro in Italia autorizzato per tutti i corsi STCW

IMAT SRL - Viale degli Oleandri nr. 1 – 81030, Pinetamare - Castel Volturno (Ce)
tel.081 5099303- fax. 081 5099487 e-mail: info@itma.it; www.imat2006.it

L'IMPORTANZA DEL TERRITORIO PER FINCANTIERI

LA SOCIETÀ RAFFORZA LE COLLABORAZIONI CON SINDACATI, LIGURIA E CAMPANIA PER ACCRESCERE L'OCCUPAZIONE E LE PROFESSIONALITÀ LOCALI

Fincantieri mette in comunicazione Liguria e Campania, Genova e Napoli. Lo fa da sempre, distribuendo commesse tra gli stabilimenti di Sestri Ponente e Castellammare di Stabia, oltre che negli altri cantieri del gruppo, che ha raggiunto livelli record per il carico di lavoro. Quest'anno si sono aggiunti due importanti accordi tra il gruppo navalmeccanico italiano e le due regioni, volti a realizzare una serie di iniziative che favoriscano i processi di collocazione lavorativa, stimolando l'occupazione locale, soprattutto quella giovanile, e contribuendo così allo sviluppo socio-economico dei territori.

La volontà è quella di collaborare con le istituzioni locali per raggiungere l'obiettivo condiviso di un'occupazione stabile, regolare e qualificata, vero e proprio fattore di crescita delle comunità e delle aree di riferimento. Lo scenario competitivo in cui Fincantieri quotidianamente opera, infatti, impone adeguate competenze specifiche e una sempre più stretta sintonia nel mondo del lavoro fra domanda e offerta.

In Liguria, a febbraio di quest'anno, è stato firmato un protocollo di collaborazione con la Regione e le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil. L'accordo è stato siglato da Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, e i segretari regionali delle tre sigle sindacali, Federico Vesigna (Cgil), Luca Maestripieri (Cisl) e Mario Ghini (Uil). Tra le iniziative si annoverano: l'apertura di uno sportello del Centro per l'impiego presso i siti produttivi di Sestri Ponente, Riva Trigoso e Muggiano, la promozione di tirocini presso l'azienda e le imprese dell'indotto, nonché attività di orientamento.

Al fine di assicurare l'efficacia degli interventi previsti dal protocollo, sarà istituito un gruppo di lavoro paritetico composto dai rappresentanti delle parti firmatarie e aperto a soggetti del mondo della formazione, della scuola, delle università e dei poli tecnico-professionali.

In linea generale, l'accordo tra Liguria, Fincantieri, Regione e sindacati si pone obbiettivi ambiziosi: potenziare l'attività di informazione e comunicazione sulle iniziative e sulle opportunità occupazionali, sia nei confronti dei lavoratori che nei confronti delle imprese che operano nell'indotto cantieristico, in particolare di quelle dei siti

Landi & Navarra srl

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

Sedi operative:
Via A. Depretis, 88 - 80133 Napoli - Tel. 081 5520149 pbx - Fax 081 5521205 - landienavarrasrl@libero.it
Via Ligea, 112 - 84121 Salerno - Tel. 089 254636

produttivi liguri del Gruppo; accrescere le opportunità di impiego e favorire processi di ingresso nel mondo del lavoro; individuare le modalità più efficaci e opportune per ottemperare agli obblighi previsti dalle leggi speciali a favore delle categorie di lavoratori più fragili; favorire il migliore raccordo possibile tra fabbisogni formativi e offerta e lo sviluppo di percorsi di istruzione e formazione professionali coerenti con gli ambiti settoriali fortemente connessi al sistema produttivo; promuovere la qualità dell'occupazione offrendo uno specifico servizio alle comunità locali. La conferma arriva direttamente da Giuseppe Bono: «*La Liguria è una delle aree dove siamo maggiormente presenti, costituendo senza dubbio la prima industria della regione, proprio per questo motivo l'iniziativa rappresenta un punto di partenza importante per le istituzioni locali, il sindacato e l'azienda».*

«*È frutto di una strategia costruita in più di un anno di confronto con l'azienda ed è tra i primi in Italia»,* ha aggiunto Toti. *«Siamo convinti che un tavolo di coordinamento tra azienda, Regione e sindacati possa non soltanto creare occasioni concrete di lavoro per molti liguri, ma anche aiutare a definire un metodo di collaborazione che potrebbe essere applicato anche in altre situazioni: l'apertura di sportelli per l'impiego all'interno dei cantieri e quindi un vaglio congiunto insieme al management di quell'azienda dei curricula, l'individuazione delle figure professionali più utili a creare occupazione, un piano importante di formazione per dare a quell'azienda in espansione le professionalità di cui ha bisogno all'interno dei suoi cantieri, occupando giovani e meno giovani del nostro territorio».*

Di contenuto analogo anche l'accordo, firmato dall'AD Giuseppe Bono e dal Governatore Vincenzo De Luca, tra la Regione Campania e Fincantieri stipulato qualche mese dopo, a maggio. Un protocollo di collaborazione per il mantenimento dei livelli occupazionali e per incrementare il carico di lavoro dello stabilimento di Castellammare di Stabia, nonché favorire lo sviluppo economico, produttivo, sociale ed occupazionale dell'area, in condizioni di sostenibilità ambientale. Le finalità del protocollo sono quelle di valorizzare le eccellenze industriali locali, attirando anche nuovi investimenti, Fincantieri attribuirà al cantiere di Castellammare di Stabia le commesse di due tronconi di navi da crociera, con un carico di lavoro garantito almeno fino al 2020. Si impegna, inoltre, a mantenere la missione polifunzionale del cantiere dedicato alla costruzione di prodotti fortemente innovativi, con particolare riferimento al supporto nella realizzazione di unità navali militari, oltre alla costruzione di tronconi di navi da crociera e militari; esplorerà qualunque iniziativa in tema di ricerca promossa in ambito regionale e nazionale, cercando di attrarre finanziamenti e valutandone, volta per volta, la fattibilità e le possibili ricadute positive per il futuro dello stabilimento. Fincantieri prevede che il suo sito stabiese verrà dedicato anche

MARINTER
Shipping
Agency
Ship
Broker
MARINTER SHIPPING AGENCY srl
Via A. Depretis, 51 - Tel. 081 5512529 - email: napoli@marinter.it

alla costruzione di nuovi traghetti di media dimensione conformi con le più recenti normative in tema di sicurezza e ambiente, impiegabili in servizi di trasporto pubblico locale, per i quali, in linea anche con il recente indirizzo del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, appare sempre più improrogabile il rinnovo. Fincantieri si impegna a verificare la possibilità di assegnare allo stabilimento di Castellammare intere nuove commesse di navi acquisite sui mercati internazionali. Inoltre, svilupperà iniziative nel campo della formazione, compresa una "Academy" aziendale, promuovendo accordi con istituti professionali e università presenti sul territorio regionale, volti ad indirizzare e formare i giovani verso le numerose figure professionali e competenze richieste dal Gruppo, dagli operai specializzati, ai periti, ai laureati. L'importanza del cantiere stabiese nelle strategie della società è stato sottolineato ancora una volta dal numero uno Giuseppe Bono: «*Fincantieri detiene un posizionamento di mercato tale da coprire tutti i segmenti ad alto valore aggiunto della navalmeccanica. Questo primato, che rende unico il nostro Gruppo, è stato possibile grazie anche al profondo impegno profuso per sviluppare un portafoglio prodotti estremamente diversificato. In particolare, lo storico cantiere di Castellammare vanta referenze preziose che lo caratterizzano come un sito polifunzionale per costruzioni fortemente innovative. In quest'ottica, lo sviluppo delle competenze e delle capacità nei giovani ad elevato potenziale rappresenta un elemento chiave per la crescita imprenditoriale futura, consentendo il presidio delle tec-*

nologie, e l'accordo firmato oggi concorrerà a raggiungere proprio questo obiettivo».

Sull'importanza del protocollo gli fa eco anche il Governatore campano, De Luca: *Si tratta di un accordo significativo sul piano nazionale, che formalizza l'impegno dell'azienda a una crescita produttiva all'incremento dei carichi di lavoro e dell'occupazione del nostro territorio. In questo quadro sono di particolare importanza le previsioni legate alle nuove commesse di parti e di intere navi che si intende assegnare a Castellammare. La Regione si è impegnata a fornire una stretta collaborazione nella realizzazione di nuovi investimenti e occupazione, così come intende verificare puntualmente, in spirito di piena partecipazione, l'attuazione di tutti gli interventi previsti».*

Fincantieri dimostra particolare attenzione alla formazione e all'occupazione, due facce della stessa medaglia di uno sviluppo duraturo del territorio. Non è un caso che a novembre scorso Bono e il ministro dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Marco Bussetti, hanno firmato un protocollo di intesa volto a rafforzare il rapporto tra il sistema di istruzione e formazione tecnica superiore e il mondo del lavoro nel settore navalmeccanico. Al centro, il miglioramento della formazione degli Istituti tecnico-professionali, per preparare figure attuali e garantire la crescita post diploma, sempre guardando all'occupazione locale, come ribadito dallo stesso AD: «*Crediamo molto nel fatto che oggi, e soprattutto domani, la domanda di lavoro delle aziende venga soddisfatta dai giovani. L'accordo si inserisce in questa strategia, che conferisce grande importanza agli Istituti Tecnici Superiori che, negli anni passati, hanno avuto un ruolo determinante nella formazione dei quadri intermedi, vera ossatura dell'industria e senza i quali questa non può svilupparsi e progredire*. *Fincantieri è uno dei maggiori gruppi industriali in espansione, e per questo ricerca personale specializzato*».

Tutte queste iniziative dimostrano come Fincantieri mantenga una valenza sociale ed economica rilevantissima per i territori in cui è insediata. Attraverso la produzione di prodotti complessi e alla capacità di assicurare una visibilità lunga in termini di carico di lavoro, il Gruppo favorisce lo sviluppo di filiere e distretti tecnologici di eccellenza: in pratica disegna un'impresa a rete, garantendo un impatto rilevante sul sistema economico italiano. Ogni euro investito nella cantieristica produce un valore di 4,5 volte superiore, a beneficio soprattutto del territorio d'insediamento, attraverso il coinvolgimento di un ampio e diversificato network di imprese, fra cui molte PMI altamente specializzate per le quali Fincantieri rappresenta un veicolo unico per lo sviluppo dell'innovazione e per l'accesso a nuovi mercati, altrimenti irraggiungibili a causa delle ridotte dimensioni.

COMPETENZE E COMPETITIVITÀ ALL'IMAT

VIAGGIO NELL'ITALIAN MARITIME ACADEMY TECHNOLOGIES (IMAT) DI CASTELVOLTURNO A NAPOLI. UN INCUBATORE INTERNAZIONALE DI ECCELLENZA DIDATTICA CHE OGNI ANNO SFORNA 15 MILA MARITTIMI SEMPRE PIÙ QUALIFICATI

di **Marco Paudice**

La competitività del settore armatoriale passa attraverso le competenze dei marittimi. La rapida evoluzione delle tecnologie, delle normative in materia di safety, security e ambiente rende necessario un sempre più rapido aggiornamento dei saperi e del saper fare. In tale contesto esiste una struttura formativa in Italia che riesce a coniugare un continuo aggiornamento sulle nuove competenze con le tecnologie più avanzate in materia di formazione per il settore. Stiamo parlando dell'Italian Maritime Academy Technologies (IMAT), il *training centerr* con sede a Pinetamare sul litorale domizio, a pochi chilometri da Napoli.

L'Academy attualmente è il primo centro per numero di marittimi italiani formati (15 mila l'anno) ed è accreditato da Maricogecap per tutti i corsi *Standards of Training*, C*ertification and Watchkeeping for seafarers* (STCW), dal ministero della Salute in convenzione con l'Azienda ospedaliera Cardarelli, per i corsi in sede di *medical care* e *first aid*, dal ministero dello Sviluppo economico per i corsi *Global Maritime Distress Safety System* e dalla Regione Campania come ente di formazione.

IMAT è un centro di eccellenza a livello europeo con contratti pluriennali con 42 compagnie armatoriali per la formazione degli equipaggi e ha convenzioni con oltre 50 tra associazioni, enti, Istituti Istituti tecnico superiori (ITS) e ITLN che svolgono i programmi di alternanza scuola/lavoro presso il centro di Castelvolturno. IMAT è riuscita infatti con successo a spostare il paradigma della formazione dal marittimo alle compagnie, creando un'Academy capace di venire incontro alle esigenze di tutti i settori, dal *cruise*, all'*offshore* al cargo alle merci pericolose, creando pacchetti formativi su misura. La parte logistica è gestita con estrema cura con un college nautico dotato di 165 stanze, ristorante e transfer gratuiti tra aeroporto e stazione centrale di Napoli.

La società in questi anni ha investito ingenti risorse per l'acquisto di sistemi di simulazione di navigazione, radar, per il trasporto di merci pericolose e per impianti di piattaforme e navi offshore posizionati in 33 aule, oltre ad aver creato un qualificato gruppo tecnico impiegando ad oggi circa 120 addetti tra istruttori, segreteria, amministrazione, servizi alberghieri e manutentori. Veri gioielli di tecnologia sono l'area antincendio, la più avanzata a livello europeo, e la prima piattaforma per la gestione dei mezzi di salvataggio - Marittimo Abilitato Ai Mezzi di Salvataggio (MAMS) e Marittimo Abilitato Ai Mezzi di Emergenza Veloci (MABEV).

La filosofia di IMAT pone la massima attenzione alla tutela della sicurezza, della salute del marittimo e alla salvaguardia dell'ambiente. Per tale motivo la piattaforma MAMS è posizionata in un'oasi naturalistica le cui acque sono balneabili e sono monitorate semestralmente con analisi svolte dal più importante centro di ricerca nazionale e

il campo antincendio ha ottenuto l'Autorizzazione Unica Ambientale che garantisce il massimo controllo delle emissioni e di sicurezza.

Nell'ottica della specializzazione delle strutture, su un ampio terreno di 86 mila metri quadri, IMAT sta realizzando per il settore crocieristico, un'area di 20 mila metri quadri dedicata all'addestramento con una piattaforma galleggiante per simulacro di nave in cui realizzare addestramento per la sicurezza a bordo.

Ma l'attenzione massima è rivolta alle nuove generazioni. Nell'ottica dell'integrazione della filiera istruzione/formazione/lavoro IMAT, oltre a collaborare attivamente con i più qualificati ITS e ITLN, ha costituito nel 2014 un Istituto Trasporti Logistica, Navigazione che ha come obiettivo di avviare alla carriera del mare i ragazzi dai 14 ai 18 anni, avvalendosi di elevate professionalità nel settore istruzione e di tutti gli impianti altamente tecnologici presenti in IMAT su cui i giovani allievi si esercitano a partire dal primo anno di scuola.

I ragazzi sono monitorati dalle compagnie e nel 2020 si diplomeranno i primi 20 cadetti che saranno avviati in percorsi di inserimento lavorativo a bordo.

Tra gli argomenti di maggiore attualità è il settore dei nuovi propellenti su cui IMAT lavora da quattro anni, partecipando al progetto europeo Gas Innovation Network (GAINN) per l'implementazione del gas naturale liquefatto nel settore marittimo occupandosi della parte relativa alla definizione dei criteri di valutazione delle competenze dei marittimi.

IMAT inoltre sta lavorando attivamente sul territorio con l'istituto Tecnico Alberghiero di Castel Volturno attraverso il progetto "Scuola Viva" per la creazione di percorsi curvati per l'hotellerie dello shipping, anche finalizzato all'avvio di un progetto complessivo di rigenerazione economica e sociale del litorale domizio.

prototipazione per migliorare la sicurezza a bordo. Il progetto, denominato **IMAT Cube**, si avvale delle competenze di università e centri di ricerca. Obiettivo coerente sarà la nascita di spin-off attive sui servizi avanzati per il settore che potrebbero essere incubate all'interno della struttura di IMAT creando un ambiente dinamico ed interattivo, in cui garantire non solo un luogo fisico ma un continuo rapporto con i principali clienti nazionali ed internazionali.

Nel futuro di questa struttura c'è tanto sviluppo e tecnologia. Grazie ai contratti con numerose compagnie di navigazione sta sviluppando un "acceleratore di imprese" partendo da una puntuale ricognizione dei fabbisogni del settore, testato quotidianamente con i comandanti e con i marittimi che partecipano al training e ad una precisa verifica dei punti di criticità. Tale centro potrà realizzare, partendo dalla tecnologia esistente, sistemi di

La suggestione che rimane quando si esce dalla struttura IMAT di Castelvolturno è quella di un ambiente condiviso tra marittimi, compagnie e giovani allievi, fatto di una creazione, in continua evoluzione, di percorsi basati su reali analisi di fabbisogni, in cui si intrecciano i nuovi simulatori per l'*ice navigation*, il progetto per il *real training* in aree portuali e tanti altri in una costruttiva contaminazione di saperi e competenze.

PROBITAS FIDEI MAGISTRA
M. SORRENTINI S.p.A. NAPOLI
M. Sorrentini S.p.A.
AGENZIA MARITTIMA - NOLEGGI
Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel: +39 081 5510646 - Fax: +39 081 5802286
E-mail: info@msorrentinispa.it
www.msorrentinispa.it

LE AUTORITÀ ASSEDIANO I PORTI

C'è l'autorità garante della concorrenza e del mercato. L'autorità nazionale anticorruzione. L'autorità di regolazione dei trasporti. Il ministero dei trasporti. Le regioni, le direttive europee. Al centro, le concessioni, l'atto pubblico amministrativo borderline, dove pubblico e privato confliggono inesorabilmente. Con così tante autorità l'autorevolezza scarseggia e la confusione regna

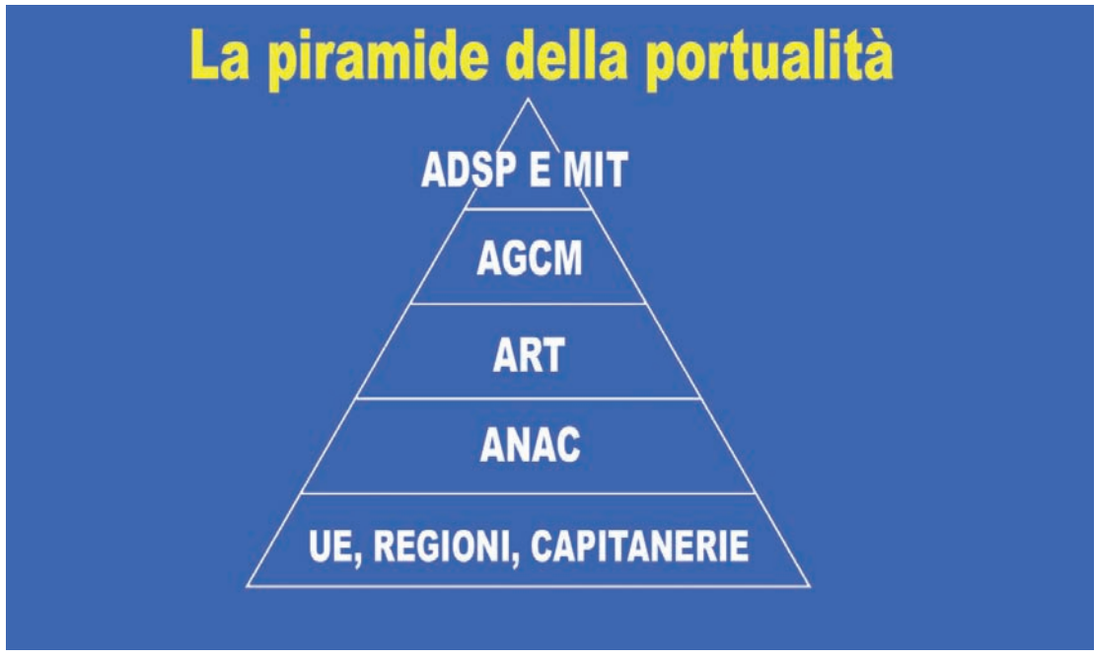
di **Paolo Bosso**

Quante authority ruotano intorno alle quindici autorità di sistema portuale (Adsp) italiane? Cinque: l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), il ministero dei Trasporti (MIT) e le Capitaneria di porto. Ci si dimentica sempre di qualcuno, e il punto è proprio questo. «In effetti c'è un po' di confusione», osserva Stefano Zunarelli, ordinario di diritto della Navigazione all'Università di Bologna nel corso del convegno "Quale regolazione per i porti italiani", tenutosi nella sede del Cnel di Villa Lubin a Roma il 6 giugno e organizzato da Sipotra – Società italiana di politica dei trasporti.

Un carrozzone pubblico che scricchiola ogni volta che c'è da decidere sulle concessioni autorizzate, ritirate e prolungate, andando a sovraffollare le scrivanie delle Adsp con osservazioni, raccomandazioni, decreti, multe e proscrizioni. In questo 'orgasmo entico' sono un faro «gli articoli 36 e 37 del Codice della navigazione, che restano ancora il testo di riferimento, la fonte primaria», secondo Zunarelli.

La concessione portuale è un campo in cui pubblico e privato si incontrano, non si salutano e devono collaborare, direttamente. È una semplice concessione dello Stato a un'impresa o consorzio a utilizzare le sue banchine per fare attività commerciale. Il principio è lo stesso del demanio marittimo delle spiagge ma la destinazione d'uso è di tutt'altra natura. Da un lato si deve garantire la massima trasparenza e permettere a chiunque di poter usufruire di questo spazio – facendo una gara -, dall'altro è logico che non tutte le imprese possono ottenerla ma solo quella che garantisce gli interessi del porto: un determi-

nato traffico (di una specifica merce e di un determinato volume) utilizzando determinate infrastrutture quasi sempre a carico di chi ha la concessione. «Non sorprende quindi se la Corte di Giustizia europea nel 2016 ha definito le concessioni come delle autorizzazioni», precisa Fabio Cintioli, ordinario di diritto amministrativo. Il diritto europeo, con la direttiva 23/2014, sembra andare verso la non applicazione delle procedure pubbliche: seguendo la Corte Ue, le concessioni si autorizzano più che si assegnano, a sottolineare la rilevanza di chi andrà a gestire in fitto uno spazio demaniale marittimo. «Con la legge 84/94 sono stati privatizzati i servizi portuali ma non il demanio», precisa Francesco Mariani, segretario generale di Assoporti. L'Adsp è obbligata al pareggio di bilancio attraverso la riscossione dei diritti portuali e dei canoni di concessione. «In questo contesto – continua Mariani - è il mercato a decidere vita e morte di un porto. Dall'altro lato, però, la banchina come luogo pubblico garantisce l'equo accesso al mercato, cosa che la privatizzazione non può garantire». E quale sarebbe il modello migliore? Secondo Mariani il terminalismo per conto terzi, «quello armatoriale funziona solo se ottimizza la gestione portuale, il peggiore è il misto». Il privato è quindi il soggetto privilegiato di una concessione portuale: sarà uno dei pochi capace di garantire un certo traffico e di spendere ingenti risorse in infrastrutture. «Sono gli imprenditori a indicare all'Adsp le destinazioni d'uso, è chiaro che in questa situazione la pubblica amministrazione domanda all'imprenditore, non viceversa», spiega Francesco Munari, ordinario di Diritto dell'Unione europea all'Università di Genova e membro di Sipotra.



La gara è obbligatoria oppure no? Il Consiglio di Stato ha stabilito che una gara è necessaria quando la concessione riguarda un'area nuova (sentenza 127/2018). «Su questo la legge è abbastanza chiara, come nell'articolo 20 del Codice degli appalti: se l'opera è a spese del concessionario, non si applica la procedura pubblica», spiega Munari. Anche qui il Codice della navigazione è un principio guida, «mentre il fondamento giuridico dell'ART è dubbio», secondo Munari.

Perché la riforma dei porti del 2016 non ha toccato le concessioni? Perché è una materia complessa, richiede flessibilità nelle decisioni e, soprattutto, «una riforma delle concessioni avrebbe costituito una forte rottura col passato e così si è preferito mantenere una sostanziale continuità con la legge 84/94. Intanto però il tempo è passato, l'ART ha deliberato sull'equo accesso alle infrastrutture e si attendono altri decreti ministeriali», spiega Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di

alpha international SRL
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI AEREO-MARITTIME-TERRESTRI
AMSA
lacma
PMAO
PROFESSIONAL MOVERS ASSOCIATION OF SOUTH AFRICA
BRITISH ASSOCIATION OF REMOVERS OVERSEAS GROUP
HOUSEHOLD GOODS FORWARDERS ASSOCIATION OF AMERICA INC.
PIAZZA FRANCESE, 3 - 80133 NAPOLI Tel. +39 081 5513905 pbx - Fax: +39 081 5520255 - P.O. Box 283 - NAPOLI
E-Mail: info@alpha-international.com - Web: www.alpha-international.com

sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia).

Tante authority che assediano le autorità portuali. Di conseguenza, scarsa autorevolezza, fino alla confusione tra le giurisdizioni, atti sconfessati a loro volta da altre autorità, questa volta autorevoli, come i tribunali. L'ultimo caso è di poche settimane fa. Il Tar del Lazio ha accolto il ricorso di Msc e Luigi Merlo, annullando la delibera con cui l'ANAC a marco aveva accertato la violazione della legge italiana sul *pantouflage* (la 190/2012) che regolamenta il passaggio di funzionari pubblici a imprese private. In questo caso si trattava dell'incarico dell'ex presidente del porto di Genova come direttore dei rapporti istituzionali per l'Italia per conto di Msc Crociere. La 190/2012 prevede che un ex dipendente pubblico deve aspettare tre anni dalla fine del servizio per ricevere un incarico per conto di un ente privato. Il Tar laziale ha invece stabilito che i poteri di vigilanza dell'ANAC non riguardano i casi di assunzione come questo. «Il pantouflage – scrive il tribunale – è soggetto a un regime di applicazione diretta che non coinvolge l'ANAC ma si rivolge all'attuazione di strumenti generali, quali il Piano nazionale anticorruzione (PNA) e il Documento di gara unico europeo (DGUE). L'ANAC, continua il Tar Lazio, può solo predisporre in questo caso un parere facoltativo «in materia di autorizzzioni allo svolgimento di incarichi esterni». In conclusione, «non sussiste alcun potere dell'ANAC per intervenire direttamente nei confronti di uno o più soggetti privati». In breve, l'ANAC può intervenire sulle amministrazioni pubbliche, eccependo sull'eventuale rispetto o meno del PNA o del DGUE, e in ogni caso deve «far valere nelle opportune sedi, senza che per questo necessiti l'individuazione di un soggetto competente al compimento degli atti derivanti dall'accertamento».

La piramide delle authority che intervengono nella portualità si può strutturare in questi termini. L'Adsp e il MIT si trovano in cima in qualità di enti vigilanti, regolatori e programmatori. Segue l'AGCM con poteri di giudizio (vedi sentenze 2012 sul pilotaggio del porto di Messina e quella del 2017 sulla concessione per un terminal nel porto di Livorno); l'ART (vedi articolo 8 della legge 84/94: il presidente dell'Adsp agisce nel rispetto delle deliberazioni di ART); l'ANAC (d. lgs 50/2016), la Commissione Ue; le Regioni (art. 117 Costituzione) e le Capitanerie di porto (art. 14 legge 84/94). «Tutti questi regolatori non sono compatibili tra loro, c'è bisogno di una riforma legislativa», secondo Zunarelli. «Siamo in difficoltà con un assetto giuridico così. Perché non inserire anche la Lega Calcio?», osserva caustico Spirito. «La verità – conclude - è che siamo un'Obbedienza, o una Dipendenza, di sistema portuale, non un'autorità. Siamo tutti autorità, nessuno esprime autorevolezza».

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori
forse da soli si va più veloci,
ma insieme si va più lontano

ROBERTO BUCCI spa

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

In quanto tale, funge da organizzatore di spedizioni di merce in **Full Container Load** o **Less Container Load** che richiedano l'utilizzo di una o più modalità di trasporto. Pertanto è in grado di fornire servizi di spedizione **via mare**, **via terra** e **via ferrovia**.

La **RB** è in grado di offrire i propri servizi da tutti i **principali porti italiani**. L'azienda, pur avendo sedi operative tra Napoli e Salerno, ha clienti su tutto il territorio nazionale e canalizza circa il **20%** dei volumi gestiti tramite i porti dell'Italia centrale e settentrionale. Nel corso degli anni, il forte orientamento al mercato e il consolidamento di fondamentali relazioni commerciali con i principali esportatori e importatori ha permesso alla **RB** di incrementare notevolmente i volumi gestiti. Tali fattori, abbinati all'importante background agenziale, hanno comportato che nel corso della storia dell'azienda si instaurassero solidi rapporti con tutti i principali gruppi armatoriali.

Da sempre la **RB** propende per una strategia di minimizzazione del rischio gravante sulla propria clientela. Pertanto è membro dal **1980** del **Through Transport Club di Londra**, importante provider di servizi assicurativi e di gestione del rischio con cui la **RB** copre i rischi delle spedizioni per cui si assume la responsabilità vettoriale e offre un'ampia copertura all-risk a costi competitivi. Tra i principali driver della crescita del gruppo spicca la condivisione tra la **Proprietà**, il **Management** e i **Collaboratori** tutti della visione strategica e di una sostanziale capacità di adattamento alle mutevoli dinamiche del mercato.

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

TRADES

Pur essendo in grado di fornire servizi da e per qualsiasi area geografica, il management ha sviluppato in modo importante i volumi su due fondamentali trade lane: l'export verso **Africa Occidentale/Settentrionale** e verso **Regno Unito/Nord Europa**.

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

LE NOSTRE SEDI

Roberto Bucci S.p.A.

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

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

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

Bucci Freight Services

2-4 Great Eastern Street
London - United Kingdom
Ph. +44 0207 392 2683
geb@bucci.co.uk
paul.lewis@bucci.co.uk

AUMENTARE QUALITÀ ED EFFICIENZA DI QUELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE PROTAGONISTE, INSIEME AL PRIVATO, DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE. L'OPINIONE DI FEDESPEDI

BREXIT, DA MINACCIA A OPPORTUNITÀ

di **Roberto Alberti, p*residente Fedespedi***

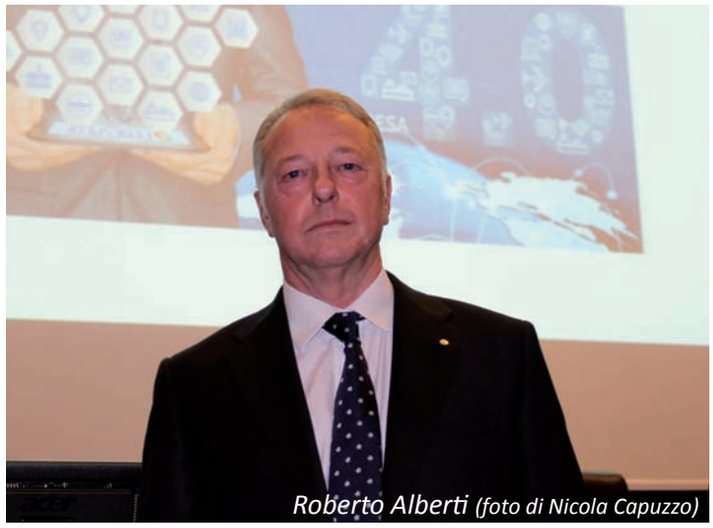
L'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea si appresta a diventare realtà e a rappresentare uno degli eventi più dirompenti degli ultimi decenni nell'ambito dei traffici commerciali all'interno del continente europeo.
Sicuramente sarà dirompente per il Regno Unito; nel caso di una uscita "senza accordo", la Bank of England ha diffuso a fine novembre stime allarmanti sulle sorti che attendono l'economia britannica: entro un anno dall'uscita dall'UE, il Pil si contrarrebbe dell'8% e la sterlina perderebbe il 25% del suo valore. Secondo stime Governative, invece, si avrebbero un calo del Pil del 9,3% entro i primi 15 anni, una contrazione dell'economia di 200 miliardi di sterline l'anno, gravi mancanze di merci e materie prime e caos alle dogane.
Tuttavia, gravi conseguenze sono attese anche dagli operatori dei Paesi Membri per i quali il Regno Unito rappresenta uno dei principali partner commerciali, in primis l'Italia: secondo i dati dell'ultimo *Economic Outlook* del Centro Studi di Fedespedi, infatti, la Gran Bretagna è il 5° Paese cliente per l'export italiano (con un valore delle merci esportate di 11,213 miliardi di euro) e il 9° Paese fornitore.
Come sappiamo, la prima parte delle trattative tra Governo britannico e Commissione Europea per definire i termini dell'uscita del Regno Unito dall'Unione e dal Mercato Unico europeo – soprattutto per quanto riguarda il periodo di transizione, fino al 2020 - si sono concluse, arrivando a quello che è stato definito "un buon accordo" da entrambe le parti. Tuttavia, l'opposizione al Governo May, interna allo stesso partito di maggioranza, sta mettendo in discussione l'accordo raggiunto e la tenuta stessa del Governo britannico. Dunque, le sorti del commercio tra Regno Unito e Stati Membri (nel momento in cui si scrive questo articolo) sono ancora caratterizzate da una forte incertezza.
In questo scenario diventa fondamentale, dunque, per tutti gli operatori economici nazionali coinvolti (in special modo per chi si occupa di questioni doganali), essere informati circa i cambiamenti che la Brexit necessariamente porterà con sé nelle relazioni economiche e commerciali con l'Italia e con L'Europa.
In occasione dell'Assemblea pubblica di Confetra, lo scorso 17 ottobre, Fedespedi ha chiesto all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di porre attenzione su questo tema. Da allora, alcuni passi avanti sono stati fatti, insieme.
L'Agenzia delle Dogane ha aperto un primo canale di comunicazione, creando sul suo sito una sezione "Info Brexit" dedicata a fornire informazioni utili agli operatori economici che si occupano di questioni doganali e/o che intrattengono relazioni commerciali con il Regno Unito.
Inoltre, è stata attivata con l'Agenzia delle Dogane una sinergia operativa, con l'apertura, lo scorso 15 novembre, di un tavolo di lavoro tra Agenzia e rappresentanze associative (tra cui Fedespedi e Confetra), per accompagnare imprese e operatori durante il periodo di transizione, che porterà all'instaurarsi

del nuovo (e ad oggi ancora non definito) regime doganale tra Gran Bretagna e Italia.

Durante l'incontro è emerso un approccio condiviso e molto positivo rispetto alla Brexit, quale opportunità per studiare e sviluppare *best practice* delle quali l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli potrà fare tesoro per tarare meglio alcuni aspetti della propria organizzazione e mettere a punto nuovi strumenti informatici, con ricadute positive su tutti i traffici, non solo quelli verso il Regno Unito.

Altro punto su cui si è trovato pieno accordo tra le parti è quello di verificare con sollecitudine l'adeguatezza del dimensionamento del personale negli uffici maggiormente coinvolti nei traffici con il Regno Unito e sui quali, dunque, si concentreranno le principali esigenze operative; inoltre, sarà fondamentale procedere alla formazione del personale, il prima possibile e il più capillarmente possibile.

Ma come si stanno preparando oltremanica? È particolarmente significativo, a mio parere, vedere quali azioni stanno mettendo in campo le Dogane inglesi. È notizia di qualche giorno fa il lancio di alcune linee di finanziamento, pensate per sostenere, nello specifico, il lavoro di operatori doganali e spedizionieri internazionali. In particolare, si stanziano risorse per la formazione degli operatori e per investimenti in IT con lo scopo di migliorare la capacità di gestire maggiori carichi di lavoro da parte delle imprese.


Roberto Alberti (foto di Nicola Capuzzo)

Mi sembra che da oltremanica ci arrivi una lezione: su come trasformare una condizione sfavorevole in una opportunità di crescita; su come la pubblica amministrazione possa davvero mettersi al servizio di cittadini e imprese per il bene dell'intero sistema Paese.

Una lezione che l'Italia sta facendo propria. Speriamo che i segnali positivi che vediamo proseguano in futuro e portino presto a risultati concreti.

IL SOVRANISMO CHE NON C'È

L'aumento delle tariffe di trasporto 2019 e la crescita dell'economia degli Stati Uniti ha incrementato inaspettatamente i volumi di trasporto transpacifici. Risultato? Per ora le importazioni cinesi crescono

a cura di **Paolo Bosso**

Perlomeno sul fronte transpacifico, la guerra commerciale tra Cina e Stati Uniti sta facendo bene allo shipping. Non solo, l'aumento delle tariffe di carico per il 2019 sta accelerando le importazioni, determinando un'ulteriore crescita. Un cambiamento di scenario a cui gli armatori hanno risposto prontamente, forti di un'arma inaspettata, la sovracapacità.

Secondo Nicolas Sartini, amministratore delegato di American President Lines (APL, sussidiaria di Cma Cgm dal 2016), l'interscambio transapacifico dovrebbe crescere del 5 per cento quest'anno. «È una situazione paradossale, probabilmente perché la capacità era molto bassa prima dell'alta stagione, quando la situazione era incerta», ha detto nel corso della TPM Asia Conference di Shenzhen. «Ora che siamo in alta stagione -continua- e l'economia americana sta andando molto bene, per la prima volta la crescita del commercio è stata superiore al tasso di disoccupazione», che è al 3,9 per cento, il livello più basso dal 2000.

È uno dei rari esempi in cui la sovracapacità avvantaggia gli armatori, i quali «sono in una situazione finanziaria fragile perciò non continueranno a iniettare altra capacità», secondo Philip Damas, capo della supply chain advisors della società di analisi Drewry, anche se la Corea del Sud, intenta a ricostruire la sua flotta mercantile dopo il fallimento di Hanjin Shipping, deve fare il contrario. «Se guardiamo al prossimo anno – continua Damas – i numeri indicano che la crescita della domanda sarà superiore all'offerta, il che non accadeva da un po' di tempo. Questo significa che l'eccesso di capacità è stato eroso e che l'anno prossimo i corrieri cancelleranno più partenze».

Per fare un esempio, The Loadstar riferisce che di recente un caricatore -rimasto anonimo- che controlla circa 30 mila teu ha anticipato la spedizione di «una quantità enorme» di merce per evitare le prossime tariffe. «Continueremo a spedire – riferisce - volumi ancora più elevati fino alla fine dell'anno perché a nostro avviso è improbabile che gli aumenti tariffari si fermino». Ciò però determinerà, perlomeno nei primi mesi del 2019, un buco nelle spedizioni.

Secondo Sartini, uno degli aspetti più curiosi di questa situazione è che gli importatori statunitensi stanno aumentando le tariffe e contemporaneamente i volumi di carico. «Il primo gennaio prossimo le tariffe potrebbero crescere del 25 per cento, quindi ci aspettiamo un altro aumento dei volumi merce nell'ultimo trimestre».

Il protezionismo sta facendo quindi aumentare il volume d'affari dello shipping, almeno in questo lato del mondo, anche se in linea di principio dovrebbe essere il contrario. «Il liberismo è sicuramente preferibile al protezionismo perché offre occasioni di crescita e sviluppo per tutti», secondo Fabrizio Giri, amministratore delegato di Donelli Group, società di consulenza e servizi do-

ganali. «Non dimentichiamo -continua- che il protezionismo ha come conseguenze immediate l'aumento del prezzo al consumo. In questo scenario è determinante il ruolo delle dogane, solo però quando si riesca a bilanciare la fluidità dei traffici con la necessità di effettuare i controlli efficaci».

A quasi due anni dall'inizio del mandato, quindi, il presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, non ha ancora mantenuto una delle promesse elettorali più impegnative: soppiantare le importazioni cinesi.

Secondo l'amministratore delegato di Ap Moller-Maersk, Soren Skou, al momento sta accadendo il contrario. Intervistato da Bloomberg, il capo del gruppo danese -che con Maersk Line trasporta circa un quinto dei prodotti trasportati via mare nel mondo- ha detto che tra luglio e settembre di quest'anno, nell'ultimo trimestre fiscale, le esportazioni cinesi verso gli Stati Uniti sono cresciute tra il 5 e il 10 per cento mentre le esportazioni statunitensi

Xi e Trump

verso la Cina sono diminuite tra il 25 e il 30 per cento. «Uno sviluppo ironico», afferma Skou, «dopo che Trump ha aumentato il volume di produzione, gli Stati Uniti hanno solo aumentato ancora di più le loro importazioni dalla Cina».

Skou spiega che ci sono due ragioni dietro questo fenomeno. In primo luogo, l'economia americana sta andando bene, la disoccupazione è al minimo dal 2000; di conseguenza, i consumatori hanno più denaro da spendere per le importazioni. In secondo luogo, molte grandi aziende statunitensi si stanno accaparrando quante più importazioni cinesi possibili prima che entrino in vigore nuove tariffe, più care. Il rincaro per l'anno prossimo delle spedizioni marittime -di cui Informazioni Marittime ne ha parlato

recentemente- ha accelerato sensibilmente il commercio marittimo sulla rotta pacifica in questa seconda metà dell'anno, più economica adesso che in futuro. Il rincaro -che ha fatto arrabbiare i caricatori- lo avvieranno certamente Maersk, Msc e Cma Cgm, tre compagnie che insieme occupano la gran maggioranza del mercato delle spedizioni marittime.

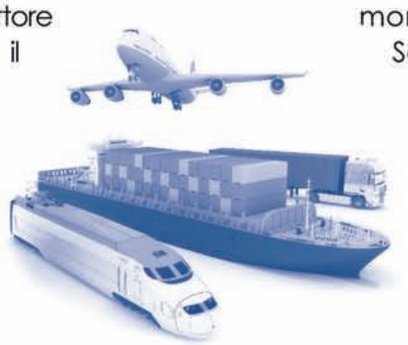
Trump, secondo Skou, combatte una battaglia «asimmetrica» perché la Cina ha molto più potere di controllo degli USA sulle proprie corporazioni. «Trump non può dire a Nike, Wallmart e The Home Depot (grosso rivenditore di prodotti per la casa, ndr) che non possono importare dalla Cina. Continueranno a farlo e parallelamente lavoreranno sulle alternative, quindi potrebbero essere colpiti marginalmente. Di contro, in Cina, le società controllate dallo Stato non hanno bisogno di particolari segnali da Pechino per ridurre le loro importazioni dagli Stati Uniti».

Per di più, secondo il CEO di Maersk, la Cina, contrariamente agli USA, ha gioco più facile nel sostituire i prodotti statunitensi. «I grossi importatori statunitensi -spiega Skou- non stanno pensando di costruire nuove fabbriche negli USA, piuttosto prendono in considerazione l'acquisto di fabbriche in Vietnam, Bangladesh o India». Questo potrebbe lasciare a Trump poca scelta se non fare una nuova alleanza commerciale con la Cina. Cosa che, secondo Skou, «accadrà nei prossimi trimestri».

Qualunque sia l'esito di questa guerra commerciale, Maersk prevede che nel 2019 il commercio transpacifico sarà ridimensionato. «Ci sarà un prezzo da pagare -conclude Skou- quello che pianifichiamo ora è di portare molta capacità il prossimo anno. Ci sarà un alto livello di accumulo dell'inventario che dovrà essere abbattuto, cosa che influenzerà i volumi».

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

La Federazione è oggi presente sul territorio nazionale con oltre 30 associazioni territoriali, aderisce a **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta il comparto spedizionieristico nel **CLECAT** a livello europeo e nella **FIATA** a livello mondiale.



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

Associazioni affiliate:

A.. N.. A.. M.. A.. ASSOCIAZIONE NAZIONALE AGENTI MERCI AEREE — A. N. TE. P. — FISI FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

FEDESPEDI aderisce a:

confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica — CLECAT

FEDESPEDI

FEDESPEDI Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali
Via Cornalia, 19 - 20124 Milano - tel 02 67154.1- fax 02 67072285 - fedespedi@fedespedi.it - www.fedespedi.it

PROVA DI MATURITÀ

NATI E MANTENUTI CON I FONDI PUBBLICI, I PORT CENTER -UNA DECINA IN DUE CONTINENTI- DEVONO INIZIARE A CAMMINARE CON LE PROPRIE GAMBE AUTOFINANZIANDOSI. IN GIOCO L'EVOLUZIONE DI UN NOTEVOLE ESEMPIO DI DIDATTICA PORTUALE

di **Paolo Bosso**

Per i port center dell'Association Internationale Villes et Ports (AIVP) è arrivato il momento di camminare con le proprie gambe. «Attualmente i port center sono finanziati da fondi pubblici ma c'è una questione aperta: di quanti finanziamenti ha bisogno una struttura di questo tipo?», si domanda Alberto Cappato, segretario del CdA dell'AIVP e direttore di Porto Antico di Genova, la società che gestisce la zona storica e monumentale dello scalo ligure. I port center sono un concetto promosso e patrocinato dall'AIVP. Ogni porto o Comune della città, su rischiesta, può avviarlo, allo scopo di creare un polo didattico, museale e culturale che racconti i mestieri legati all'economia marittima, la storia della città e il fascino della navigazione. L'occasione per riformulare la gestione dei port center, cercando un modello finanziario più potente e insieme più stabile, meno soggetto agli alti e bassi della spesa pubblica e capace di attirare maggiori risorse, è stato il quinto Citizen Port Meeting AIVP tenutosi a Palazzo San Giorgio, a Genova, il 25 e 26 ottobre, in concomitanza con il Festival delle scienze.

Un buon modello di riferimento potrebbe essere quello di Zone Portuaires, un "festival internazionale

tra città e porto" che ogni anno, dal 2015, organizza a Genova proiezioni cinematografiche, visite guidate al porto, mostre, etc. Ideato e diretto dalla filosofa Maria Elena Buslacchi e dall'urbanista Maria Pina Usai, non dipende dai fondi pubblici. «I fondi privati rappresentano il 60 per cento, quelli pubblici il 30 per cento, le donazioni il 10. La voce di spesa più alta è il cachet degli artisti, intorno al 70 per cento del totale, seguito dalla comunicazione (20) e dalla logistica (10)», spiega Buslacchi.

Parallelo al port center di Genova c'è la Città dei bambini, pienamente operativa da ottobre. «Il port center ne raccoglie l'esperienza. La gestiamo dal 2014 con Porto Antico. L'anno della Città dei bambini è questo, dove stiamo avviando nuove iniziative. È dall'anno scorso, però, che ci chiediamo di quanti finanziamenti abbiamo bisogno», spiega Cappato. «Da ottobre -spiega Alessandra grasso della società di cooperativa sociale Agorà e che collabora col port center genovese- abbiamo iniziato a sperimentare il biglietto a pagamento». Un ticket «politico», come l'ha battezzato Cappato, perché serve a dare al visitatore da un lato la percezione di trovarsi in un posto che ha un valore quantificabile, dall'altro lo impegna a interessarsi al luogo che visita.

«La sfida dei port center è quella di capire come continuare ad autogestirsi senza basarsi su un modello economico pubblico», conclude Greta Marini, strategic advisor di AIVP.

I port center operativi

1. Anversa (foto a pag. 38) 1988, hanno un progetto di rilocalizza zione piu vicino alla città. Dovrebbe concretizzarsi nel 2022
2. Le Havre (foto in alto) 2013. Creazione della struttura amministrati va nel 2015
3. Genova 2009
4. Livorno 2013
5. Ashdod tra il 2010 e il 2011
6. Vancouver rinnovato nel 2017
7. Marsiglia 1 e 2 nati nel 2016 e 2017, un terzo previsto in centro città nel 2020
8. Guadalupe senza struttura fisica ma con un programma d'azioni firmato nel 2015
9. Montreal apertura preliminare nel 2018, definitiva nel 2019

I prossimi port center

10. Lorient piattaforma digitale creata nel 2018
11. Transnet Port Authority South africa carta d'impegni firmata nel 2015
12. Bruxelles accordo nel 2017, progetto annunciato
13. Dublino accordo nel 2015 per realizzarlo nei prossimi 5 anni
14. Bilbao nel museo omonimo, impegno da firmare nel 2019
15. Dunkerque accordo nel 2018, apertura nel 2019
16. Las Palmas (Canarie) annuncio nel 2018

MONOPSONIO

CHI HA DETTO CHE LE ALLEANZE ARMATORIALI FANNO BENE? NESSUNO, SOLO GLI ARMATORI

di **Paolo Bosso**

Trattasi in questo caso di un monopsonio, secondo l'ultimo rapporto dell'International Transport Forum (OTF) - *The impact of alliances in container shipping* -, organizzazione intergovernativa dell'OCSE. Un monopsonio è un mercato caratterizzato dalla presenza di un solo acquirente – in questo caso le alleanze armatoriali - a fronte di una pluralità di venditori (gli operatori di terra e la catena logistica in generale). Le tre alleanze armatoriali, la 2M, l'Ocean e la THE Alliance, operative tra aprile 2017 e aprile 2018 per fronteggiare la sovracapacità, si stanno rivelando una cura peggiore della malattia: hanno sì razionalizzato slot e rotte ma a caro prezzo, rendendo instabile tutta la catena logistica e mettendo sotto pressione, come una gigantesca conference, gli operatori a terra. La soluzione prospettata da OCSE/ITF per uscire da questa situazione, da un lato, è quella di eliminare l'esenzione antitrust di categoria per i consorzi armatoriali (quella europea scade nel 2020, Regolamento 906/2009), dall'altro di irreggimentare gli investimenti dei terminal e le politiche portuali nazionali fissando prezzi comuni, monitorando gli investimenti pubblici, indicando esplicitamente i porti di attracco delle meganavi e soprattutto impegnando gli armatori con vincoli esecutivi ad utilizzare le infrastrutture di terra che promuovono con l'arrivo dei loro servizi. In una parola: non dare più agli armatori un potere negoziale così grande perché, come sempre accade, gli si ritorce contro. Secondo ITF/OCSE «è improbabile che l'abrogazione (dell'esenzione antitrust, ndr) cessi le attuali e future alleanze, tuttavia garantirebbe un controllo più approfondito delle singole alleanze, quindi un deterrente più efficace per le condotte anticoncorrenziali».

Il Liner Consortia Block Exemption Regulation

Consente agli armatori l'esenzione da alcune regole antitrust, cioè di stringere alleanze, accordi, cooperazioni, con altre compagnie purché la quota di mercato non superi il 30 per cento. «Se i consorzi garantiscono un livello sufficiente di concorrenza e non vengono utilizzati per fissare i prezzi comuni di cartello, solitamente forniscono benefici ai clienti delle compagnie», ha scritto anni fa la Commissione Ue in occasione del rinnovo fino al 2020 dell'esenzione. Il problema è che le attuali alleanze, anche se non stanno (perché non possono) imponendo prezzi unitari, di fatto li determinano indirettamente mettendo sempre più sotto pressione autotrasportatori, spedizionieri, terminalisti e porti spingendoli ad offrire prezzi di servizio sempre più bassi e uniformi, forti del loro potere di negoziazione fondato su un sistema di alleanze che li portano a porsi come rappresentanti dell'in-

OUR SERVICES A PART OF YOUR BUSINESS

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

ELIGROUP srl
80133 Porto di Napoli

Tel. +39 081 5634591
Fax +39 081 202112
Mail info@eligroup.net

www.eligroup.net

ELIGROUP
naval service network

tera catena logistica dei container.

9 armatori controllano l'80 per cento del mercato

La malattia è la sovracapacità, la cura è stata l'alleanza. La presenza di un'enorme offerta di stiva a bordo, a fronte di una produzione di beni da trasportare nettamente inferiore, spinge naturalmente gli armatori, così come qualunque impresa, ad allearsi. La prima cosa da precisare è che 2M, Ocean e THE Alliance sono differenti da quelle del passato. La prima generazione di alleanze, iniziata nella metà degli anni '90, ha permesso ai vettori minori di raggiungere le economie di scala, offrendo maggiori opzioni di spedizione. 2M, Ocean e THE Alliance invece non servono più i vettori più piccoli ma ciascuna riunisce da due a tre vettori molto grandi capaci da soli di offrire servizi completi.

Le tre alleanze armatoriali

2M: Maersk ed Msc

Ocean: Cma Cgm, Cosco Shipping, Evergreen, OOCL (di proprietà Cosco Shipping)

THE Alliance: Hapag Lloyd (di proprietà Maersk), Yang Ming e un'altra allenza, ONE, formata dalle nipponiche Nyk, MOL e K Line.

9 armatori (se si escludono Hapag e OOCL) che da aprile 2017 controllano l'80 per cento del commercio container e il 95 per cento della capacità. Soltanto i primi 4 vettori – Maersk, Msc, Cma Cgm e Cosco – controllano il 60 per cento del mercato. Maersk ha un quarto (19%) del mercato, un quota magiore di qualsiasi alleanza di linea prima del 2012, cosa che indica il diverso carattere di queste alleanze. Armatori che non hanno piacere a lavorare così a stretto contatto, ma non hanno scelta. Infatti, da un lato, se vogliono abbattere i costi devono condividere slot, flotte e approdi ma, condividendo informazioni, sono portati a entrare ancora più in concorrenza visto che conoscono sempre meglio le rispettive politiche dei prezzi.

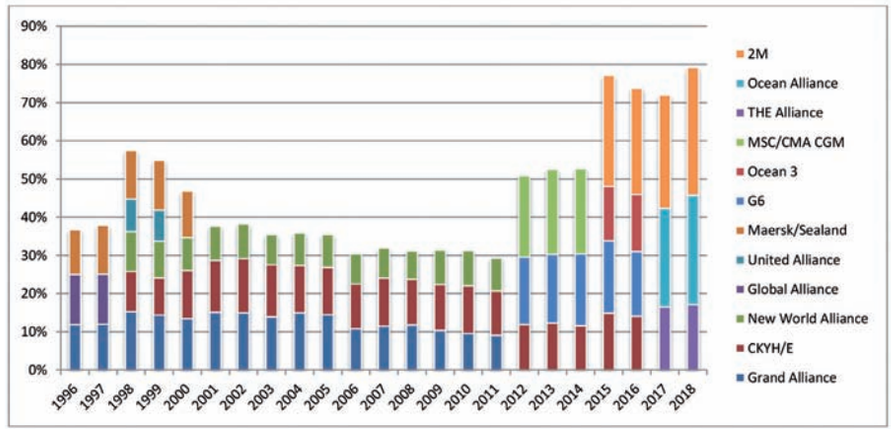
Asia-Europa per pochi eletti

Visto che le alleanze hanno fagocitato il mercato, solo le società più grandi sono in grado di competere da sole sui servizi da Est a Ovest. In sostanza soltanto le prime tre/quattro. Attualmente, è come se i servizi westbound fossero chiusi alla libera impresa.

Costringere terminal, camion, treni e porti a offerte al ribasso

Essendo pochi e alleati, oggi gli armatori dei container hanno un potere negoziale considerevole. Tendono così, maggiormente che in passato, a spingere operatori portuali, caricatori, spedizionieri e terminalisti a far calare sempre più i prezzi dei loro servizi. Richiesta che non si pone quando l'armatore è anche terminalista: non è un caso che la quota di mercato di terminalisti-armatori è passata dal 18 per cento del 2001 al 38 per cento del 2017.

Figure 1. **Global market share (container carrying capacity) of global alliances (1996-2018)**



Catena logistica sotto pressione

Secondo l'ITF, l'unico aspetto positivo di questo sistema di alleanze è che ha permesso ai vettori più piccoli di acquisire o gestire le portacontainer più grandi, quindi di fronteggiare in qualche modo la sovracapacità. Il prezzo da pagare, però, è stato alto con la riduzione della diversificazione dei servizi, ritardi, modifiche, accorpamenti e cancellazioni. Oggi, di fronte a questo monopsonio, per autotrasportatori, terminalisti e operatori dei servizi portuali è sempre più complicato pianificare e investire, perché gli armatori pretendono – e in alleanza ancora di più - prezzi sempre più unificati e al ribasso. Il problema è che per le aziende di autotrasporto, come per le terminalistiche, le case di spedizione e gli spedizionieri, l'alleanza non è contemplata, così negoziare le loro proposte diventa sempre più complicato. Sono sotto pressione, devono dotarsi di piazzali e gru sempre più grandi, offrire servizi di carico competitivo, personale sempre più qualificato, tariffe sempre più basse, per gestire in poche ore lo scarico e il carico di una nave da 20 mila teu.

Le proposte: addio esenzioni antitrust e via a una stagione governativa di pianificazione

In questo scenario, l'ITF si chiede se il sistema di esenzione per categoria per i consorzi armatoriali abbia ancora senso. Circa un mese fa la Commissione europea ha avviato una serie di osservazioni in vista della scadenza ad aprile 2020.

Inoltre, andrebbero vietate le conference sia nei Paesi dov'è ancora permesso che lì dove sono vietate ma di fatto praticate.

A terra, i governi dovrebbero indicare chiaramente quali sono i porti per le meganavi. I terminalisti dovrebbero coordinarsi tra loro e non farsi troppa concorrenza. Infine, gli armatori dovrebbero vincolarsi a utilizzare un porto e un retroporto che hanno spinto a sviluppare con pesanti investimenti, invece di essere liberi di mollarlo se il mercato cambia e diventa più conveniente spostarsi altrove.

RIMORCHIATORI NAPOLETANI S.R.L. GROUP

TOWAGE - SALVAGE - OFFSHORE SUPPLY SERVICE

FLEET

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

SALV. TUG	ANACAPRI	(2002-4'400-52)	SALV. TUG	PUNTA RONDINELLA	(1983-2'205-36)
SALV. TUG	ARMANDO DE DOMENICO	(2000-5'300-70)	SALV. TUG	PUNTA SCUTOLO	(1992-3'752-44)
ESCORT SALV. TUG	CAPO S. VITO	(2011-5'550-75)	SALV. TUG	SAN BENIGNO	(1982-2'205-36)
ESCORT SALV. TUG	CHERADI	(2009-5'550-75)	SALV. TUG	SAN CATALDO	(1986-3'086-42)
ESCORT SALV. TUG	DRITTO	(2010-5'550-75)	ESCORT SALV. TUG	SAN GENNARO	(2010-5'550-75)
SALV. TUG	GALESUS	(1992-3'752-44)	SALV. TUG	SANT'ELMO	(1993-3'752-44)
SALV. TUG	GUARRACINO	(2002-4'400-52)	SALV. TUG	VESUVIO	(1983-2'205-36)
SALV. TUG	MAGNA GRECIA	(2000-5'300-70)	SALV. TUG	VIVARA	(2018-4'080-51)
SALV. TUG	MARECHIARO	(2017-4'080-51)	SV UT 755-L	GARGANO	(2002-5'450-3200)
SALV. TUG	MASTINO	(1985-3'086-42)	SV UT 755-L	PORTOSALVO	(2005-6'310-3200)
SALV. TUG	PUNTA CAMPANELLA	(1992-3'752-44)	SV STX09CD	ENEA	(2010-8'880-4850)

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

BRANCH OPERATIONS OFFICES:

80133 NAPOLI
Molo Vittorio Emanuele II
Tel. +39 0815635055
Mobile: +39 3356200672
Fax +39 0812855030

74100 TARANTO
Corso Vittorio Emanuele, 17
Tel. +39 0994707522
Mobile: +39 3356200678
Fax +39 0994714474

04024 GAETA
Via Duomo, 30
Tel. +39 0771460614
Mobile: +39 3356200675
Fax +39 0771466352

70122 BARI
Molo Foraneo, Banchina n. 8
Tel. +39 0805219342
Mobile: +39 3485859912
Fax +39 0805232511

AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

AGENZIA GENOVESE S.r.l.
Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 5512109
info@agenziagenovese.it

ALBERTO LUBRANO S.a.s.
Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 335415753 - alubra1@tin.it

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

ALISEA S.r.l.
Corso Umberto I, 7 - 80133 Napoli
Tel. 0814971226
info@aliseasrl.net

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

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

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

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

BAIAMAR S.r.l.
Centro Servizi - Molo Angioino
Stazione Marittima - 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

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

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

CMA CGM ITALY S.r.l.
Via A. Depretis, 51 -80133 Napoli
Tel. 081 006901
nap.genmbox@cma-cgm.com

COSCON ITALY S.r.l.
Via A. De Gasperi, 55 - 80133 Napoli
Tel. 081 4233111 - Fax 081 4233501
info@cosna.com

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

DE CRESCENZO S.r.l.
Via A. Depretis, 19 - 80133 Napoli
Tel. 081 5510796 - 081 5518624
Fax 081 5518294
operativo@decrescenzosrl.com

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

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

E & C GRECO MARE S.r.l.
Piazza Municipio, 84 - 80133 Napoli
Tel. 081 667615 - Fax 081 680399
www.grecomare.com
info@grecomare.com

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

F. ANDOLFI S.r.l.
Via Baldacchini, 11 - 80133 Napoli
Tel. 081 7711901 - Fax 081 7711349
www.francescoandolfi.it - andolfi@tin.it

F.LLI TRIMARCO & CO Sas
Via G. Verdi, 18 - 80133 Napoli
Tel. 081 5513525 - Fax 081 5519369
www.trimarco.it - info@trimarco.it

FERNANDO MAROZZI & CO S.r.l.
Piazzale Immacolatella Nuova, 5
80133 Napoli Porto
Tel. 081 206181 - Fax 081 5536135
www.marozzispedizioni.com
marozzi@marozzispedizioni.com

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

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

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

HAPAG LLOYD
Via Ponte di Tappia, 47 - 80133 Napoli
Tel. 081 5530610 - Fax 081 5530615
www.hlcl.com
massimiliano.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 - Fax 081 5512947
napoli@hugotrumpy.it

I.M.S. ITALY S.r.l.
Via Santa Lucia, 50 - 80132 Napoli
Tel. 081 0901051
naples.agent@aloschibassani.com

ISS-TOSITTI S.r.l.
Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli
Tel. 081 4109311 - Fax 081 7903841
napoli@iss-tositti.it

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

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

AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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

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

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

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

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

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

MAERSK ITALIA S.p.A.
Via Duomo, 305 - 80133 Napoli
Tel. 081 0145120

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

MARINTER SHIPPING AGENCY S.r.l.
Via A. Depretis, 51 - 80133 Napoli
Tel. 081 4109311
Fax 081 7903841
napoli@marinter.it

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

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

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

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

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

GRUPPO RIUNITO SBARCO CENERE srl

1936-2016
80 GRSC

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

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

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

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

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

AGENZIE MARITTIME DI NAPOLI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

YANG MING NAPOLI S.r.l.
Via A. Depretis, 51
80133 Napoli
Tel. 081 5512529 - Fax 081 5519786
yminap@finsea.it

ZIM ITALIA S.r.l.u.
Piazza G. Bovio, 22 - 80133 Napoli
Tel. 081 19758310 - Fax 081 19758314

VINCENZO MIELE TRASPORTI sas
Via Palazziello, 102 - 80040 - Volla (Napoli)
Tel. 081 5725824 - 081 7520444

WEB: www.vincenzomiele.it
E-mail: info@vincenzomiele.it

Da oltre 70 anni presenti sul mercato con professionalità e passione.
Tanta strada percorsa, tanta da percorrere con entusiasmo e con la Vostra fiducia.
Siamo specializzati nel trasporto tradizionale e container ISO, potendo per questi effettuare trasporti in regime ADR, ATP, CER, RIBALTABILE e FUORI SAGOMA.
Dal 1997 siamo certificati con la norma UNI EN ISO 9001:2015 Istituto Certiquality.
Dal 2003 siamo TERMINAL CONTAINER VUOTI MSC.

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

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

Alstership - Amburgo
Baiamar S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

Biedermann - Dusseldorf
Baiamar S.r.l.

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

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

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

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

Bulkitalia - Genova
Pegasus Maritime S.r.l.

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

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

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

China Shipping Container Line Shanghai
A.M.T.

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

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

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

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

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

SARDA BUNKERS SpA

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

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

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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Comanav - Casablanca
Marimed S.r.l.

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

Conmar - Costanza
Baiamar S.r.l.

COSCO - Tianjin
CosCon S.r.l.

Costa Crociere - Genova
Marinter Shipping Agency

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

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

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

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

Deutsche See Touristick
Agenzia Genovese S.r.l.

Diego 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 S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GN Logistics LLC - Dubai
Agenzia Genovese S.r.l.

Grandi Navi Veloci - Genova
Agenzia Genovese S.r.l.

Grimaldi - Napoli
Agenzia Genovese S.r.l.

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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

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

Hapag Lloyd - Amburgo
Saimare S.p.A.

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

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

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

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 S.r.l.

Ipco Trading - Ginevra
Italnoli S.r.l.

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

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

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

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

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

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

Kenya National Ship. Line - Mombasa
F.lli Cosulich S.p.A.

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

Kuwait Petroleum - Kuwait
Italnoli S.r.l.

Laso - Montecarlo
Roberto Bucci S.p.A.

Libi Line - Tripoli
Agenzia Genovese S.r.l.

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

Maersk Line - Copenhagen
Maersk Italia S.p.A.

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

Maragent - Costanza
Baiamar S.r.l.

Mare Blu - Napoli
Scarmat

Marfret - Marsiglia
Baiamar S.r.l.

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

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

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

Marnavi S.p.A.

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

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

Medfortune - Pireo
CosCon S.r.l.

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

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

Med Lines - Milano
Marimed S.r.l.

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

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

Mobil Oil - Roma
Rigel S.n.c.

Mol - Tokyo
Agenzia Genovese S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NSCSA - Rijad
Delta S.r.l.

Orient Lines - Londra
Klingenberg S.r.l.

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

CORPO PILOTI DEL GOLFO DI NAPOLI

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

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

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

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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A NAPOLI

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

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

Peter Deilmann
Agenzia Genovese S.r.l.

Petrofina - Bruxelles
Italnoli S.r.l.

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

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

Ravennavi - Ravenna
Italnoli S.r.l.

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

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

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

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

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

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

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

Sermar Line - Venezia
Marimed S.r.l.

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

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

Silverseas Cruises
Marinter Shipping Agency

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

Snav - Napoli
Agenzia Genovese S.r.l.

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

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

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

Sopromar - Roma
Le Navi S.p.A.

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

Star Clipper - Usa
Klingenberg S.r.l.

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

Stargas - Venezia
Rigel S.n.c.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unicom Management Services
Agenzia Genovese S.r.l.

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

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

United Feeder Services
Pegasus Maritime S.r.l.

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

Vapuretto - Napoli
Scarmat

Vidima - Napoli
Scarmat

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

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

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

Pegasus Maritime Srl

SEASON'S GREETINGS

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

AGENZIE MARITTIME DI SALERNO

ANDREA BOTTIGLIERO & FIGLI S.a.s.
Via A. Sabatini, 9/11 - 84121 Salerno
Tel. 089 229429
Fax 089 8422970
info@andreabottigliero.it

APICELLA LUIGI & FIGLI S.r.l.
Via Porto, 70 - 84121 Salerno
Tel. 089 2582181
Fax 089 253294
info@apecellashipping.eu

ASPED BOTTIGLIERO S.r.l.
Via Porto, 94 - 84121 Salerno
Tel. 089 2583440
Fax 089 232765
info@aspedbottigliero.it

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

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

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

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

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

LANDI & NAVARRA S.r.l.
Via Ligea, 112 - 84121 Salerno
Tel. 089 254636

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

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

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

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

AMORUSO GIUSEPPE S.p.A.
Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno
Tel. 089 2581511 - Fax 089 241208
info@amorusoagency.com

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

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE - AGENTI A SALERNO

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

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

Arkas Line - Izmir
Arkas Italia S.r.l.

Borchard Cont. Line - Londra
Gallozzi Shipping Limited

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

Cast Group - Londra
Euro Agencies/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
Pegasus Maritime S.r.l.

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

Ellerman Line - Londra
Gallozzi Shipping Limited

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

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

Gracechurch Cont. Line
Londra
Gallozzi Shipping Limited

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

Hamburg Sud - Amburgo
Hamburg Sud Agency South Italy S.r.l.

Hapag Lloyd - Amburgo
Saimare S.p.A.

Maersk Line - Copenhagen
Maersk Italia S.p.A.

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

MSC Crociere - Ginevra
S.M.T. Cantalamessa

Nordana - Oslo
Gallozzi Shipping Limited

Sarlis - Pireo
Gallozzi Shipping Limited

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

Tarros S.p.A.
La Spezia
Marisped

Tcl - Istanbul
Gallozzi Shipping Limited

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

Turkon Line
Delta Agenzia Marittima

UASC - Dubai
Transworld Agency S.r.l.

United European Car Carriers
Grimstad
Agenzia Michele Autuori S.r.l.

United Feeder Services
Pegasus Maritime S.r.l.

Ybarra
Madrid
Gallozzi Shipping Limited

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

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

Technical Characteristics Database
BoxTech

LINK SEA, RAIL, ROAD!

BIC

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

INDICE INSERZIONISTI

AZIENDA	PAG.
Alpha International	39
A.M.T.	59
Assarmatori	35
Assoporti	45
Banca Popolare del Mediterraneo	II
Bucci	41
Cargomar	49
Cicatiello Group	30
Cisco	63
Combi Line International	22
Confetra	43
Confitarma	40
Corpo Piloti del Porto di Napoli	60
D'Angiolo	15
De Crescenzo	26
Dres	21
Eligroup	51
Fedespedi	47
Genovese	25
Grimaldi Group	III-IV
Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli	62
Gruppo Riunito Sbarco Cenere	55
Imat	31
Intersped	27
Landi & Navarra	32
Larizza Consulting	12
Le Navi	V
Marinter Shipping Agency	33
Mazzamauro	29
Michele Autuoi	34
Miele	56
Migliaccio Logistic Group	23
Palumbo Group	2
Pegasus Maritime	61
ReSeaWorld 2.0	9
Rimorchiatori Napoletani	53
Salerno Container Terminal	VI
Sarda Bunkers	57
Slc Studi Legali Consociati	13
Sorrentini	37
Sticco Sped	58
Tarros Sud	46
Yang Ming Napoli	48
Zeta System	17

GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER

La Dorsale Adriatica

La Dorsale Tirrenica

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

INFO & PRENOTAZIONI: +39 081.496.777 • cargo@grimaldi.napoli.it • http://cargo.grimaldi-lines.com

La sede dello shipping italiano a Genova

CPLWEB.IT

Agenzia Marittima
LE NAVI

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

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it

www.msc.com/ita

SCT
41° Anniversario
1977 - 2018
Salerno
Container Terminal
Think South,
think Salerno!
Salerno
SCT
www.salernocontainerterminal.com