

PORTO

Editori srl

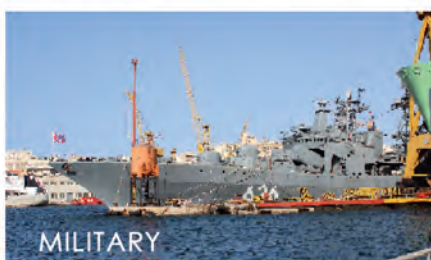
Interporto

il sistema integrato della logistica

Buon Natale

15 Dry Docks up to VLCC size
 8 Shipyards in the heart of Mediterranean and beyond
 Over 3 Km of repair berths
 Over 500 vessels repaired per annum
 Operating 24/7 - 365 days
 Over 3 Kms of repairing Berth

Shipyards in the heart of the Mediterranean and beyond...



MALTA (Shipyards)

DOCK DIMENSION

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

MALTA (Superyachts)

DOCK DIMENSION

	LENGTH	BREADTH
Dock 2	164	25
Covered Dock 3	144	23

NAPLES

DOCK DIMENSION

	LENGTH	BREADTH
Dock	120	25
Dock	75	15
Dock	128	23

MESSINA

DOCK DIMENSION

	LENGTH	BREADTH
Dock	268	36(38)

Slipways 185

MARSEILLE

DOCK DIMENSION

	LENGTH	BREADTH
Dock 3	100	16
Dock 4	85	16,5
Dock 5	125	16,5
Dock 6	125	16

ANCONA

TONS

Travel lift 560

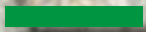
SAVONA

TONS

Travel lift 820



ADY GAM editori srl



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

www.assoporti.it
info@assoporti.it

In copertina la notte che avvolge i nostri cuori provati dalla tristezza per le sofferenze e le perdite, dall' amarezza nel rinunciare al contatto umano, dall'incertezza che vivono le aziende. Ma la candela che illuminerà queste feste ci donerà luce di speranza e forza di reagire!



Antonio, Maurizio, Paola, Giovanni, redattori ed amministrativi vi augurano un sereno Natale ed un migliore anno nuovo.



Ringraziamo Michela Canalis per la foto di copertina

- 4 - News dall'Italia
- 6 - La forma del mare
- 8 - Ragionare sulle prossime sfide della portualità italiana
- 10 - Obiettivo armamento italiano: conversione green della flotta
- 12 - Assarmatori, il settore aspetta una svolta dal Recovery Fund
- 14 - Per l'interesse del Paese sviluppare il settore logistico
- 16 - Logistica segmento cancellato dal commercio elettronico



Pag. 10

- 18 - La priorità è mantenere la propria competitività
- 20 - Noi che guardiamo indietro cercando di non sbagliare
- 22 - Finalmente gli Interporti

- "asset strategici del paese
- 24 - Navi "aspirapolvere del mare" contro le microplastiche
- 26 - Assologistica: tramutare in azioni i buoni propositi

- 28 - Le grandi piattaforme di servizi mettono fuori mercato le Pmi
- 30 - Monti: manca un piano industriale sullo shipping
- 32 - Interporto Campano guarda con fiducia al suo sviluppo
- 34 - Ise: connessioni coerenti con tutti i porti del Sud Italia
- 36 - Il 2020 di ALIS
- 38 - Un anno difficile ma il Propeller resiste e guarda avanti
- 40 - Il Registro navale di Panama si concentra sul miglioramento
- 42 - IMAT, con il CMS le verifiche dei sistemi complessi
- 44 - La bagarre sull'autoproduzione delle operazioni portuali
- 48 - Regional Comprehensive Economic Partnership
- 50 - ZES e ZLS: è urgente un "cambio di passo"

- 56 - I porti del Mezzogiorno per un sistema Italia competitivo
 60 - La Laguna soffre in anticipo i problemi delle città di mare
 62 - Sardegna, dai porti le uniche possibilità di sviluppo
 64 - Investimenti al sud, effetto moltiplicatore sul PIL nazionale
 66 - Assagenti, Pessina: lo shipping "ha fatto i compiti a casa"
 68 - Logistica dei vaccini covid-19 un problema di supply chain
 76 - Rimorchiatori Napoletani pionieri del cold ironing
 78 - Ormeggiatori, nuova operatività per tenere qualità del servizio
 80 - La logistica attore primario nel rilancio del sistema Italia
 82 - InRail, il cargo ferroviario privato fatto sistema
 84 - Nasce T.E.A. per unire la filiera del trasporto eccezionale
 86 - Contesto in divenire per i Propeller siciliani
 88 - Libri
- Storia marittima del mondo
 - "Il grande mare. Storia del Mediterraneo"

Direttore responsabile
 Maurizio De Cesare
Direttore editoriale
 Antonio De Cesare

Redazione:
 redazione@portointerporto.it
 Amministrazione e abbonamenti
 amministrazione@portointerporto.it
 Costo abbonamento
 Italia € 110, estero € 220

Progetto e realizzazione grafica
 Paola Martino

Stampa
detto fatto
 www.dettofatto.com

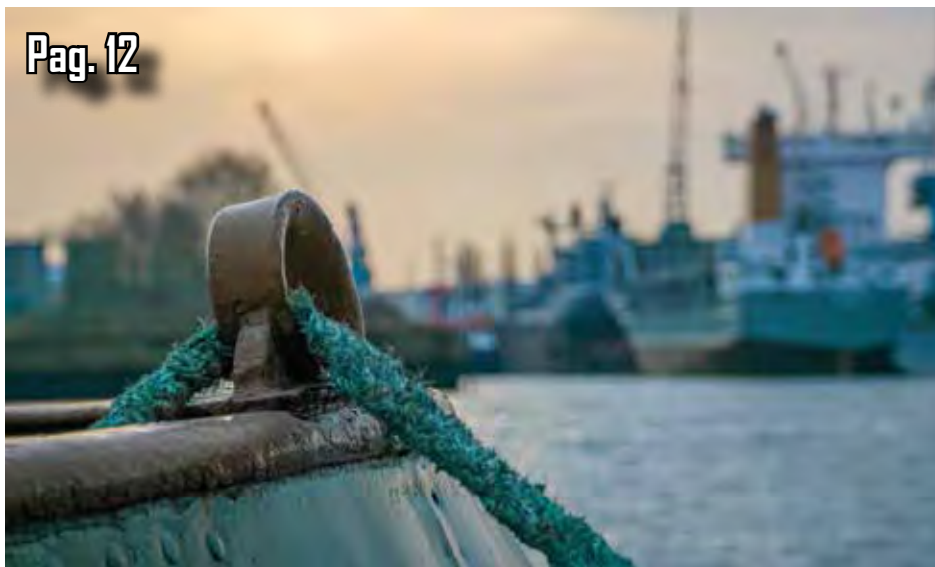
Il magazine Porto&interporto è proprietà di
 GAM editori srl
 redazione@portointerporto.it



Autorizzazione Tribunale di Napoli
 n. 38 del 19 ottobre 2017
 Periodico associato all'USPI
 Unione Stampa Periodica Italiana

E' vietata la riproduzione totale
 e/o parziale di testi, fotografie e di
 qualsiasi altro contenuto o allegato.
 Tutti i diritti sono riservati.

Pag. 12



Pag. 16



Pag. 18



Pag. 20



Infrastrutture, protocollo per accelerare cantieri di opere commissariate

Cantieri delle infrastrutture commissariate più veloci grazie all'ottimizzazione dei turni di lavoro anche sulle 24 ore, per favorire l'incremento dell'occupazione in condizioni di piena sicurezza e con l'utilizzo delle migliori pratiche del settore. E' quanto stabilisce il Protocollo sottoscritto dalla Ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e dai vertici dei sindacati di categoria FenealUil (Vito Panzarella), Filca-Cisl (Stefano Macale), Fillea-Cgil (Alessandro Genovesi). Le regole dell'intesa, in piena conformità con le norme del contratto nazionale dell'edilizia, saranno applicate alle opere commissariate sulla base dell'Articolo 9 del Decreto Legge Semplificazioni. L'organizzazione degli orari di lavoro nei cantieri potrà prevedere la possibilità di turni alternati anche notturni e festivi, o a ciclo continuo mediante l'attività di squadre operanti sette giorni su sette. Si promuove inoltre l'utilizzo delle migliori pratiche del settore contro ogni forma di dumping. L'obiettivo dell'accordo è anche quello di favorire la creazione di più posti di lavoro. Il Protocollo, a disposizione dei commissari delle opere inserite nell'elenco trasmesso in Parlamento dalla Presidenza del Consiglio, ha raccolto diverse proposte del sindacato per porre al centro degli interventi non solo la celerità esecutiva, ma anche la legalità, la regolarità, l'occupazione di qualità e la sicurezza.

Opere pubbliche, 35 miliardi di dotazione nel triennio 2021-2023

Ammontano a oltre 35 miliardi le risorse di competenza per la realizzazione di tutte le opere pubbliche in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alle stazioni appaltanti nazionali, per il triennio 2021-2023. Si tratta di una dotazione finanziaria imponente grazie a risorse stanziare negli anni precedenti, durante il 2020 e nella legge di bilancio 2021, e ovviamente in corso di stanziamento sul piano del Recovery. Al netto delle ulteriori risorse che saranno rese disponibili nei prossimi mesi dal fondo "Sviluppo e coesione" e dai fondi ordinari della programmazione europea. Saranno quasi 10 miliardi le risorse aggiuntive solo nei primi 3 anni grazie agli interventi dell'Unione Europea, alle quali si aggiungono risorse ulteriori per tecnologie e mezzi di trasporto (autobus, treni e navi). Inoltre, una quota parte sarà finanziata con i mutui più vantaggiosi all'interno del Piano Recovery che determinerà un beneficio immediato per la finanza pubblica, ma garantirà comunque il rifinanziamento dal 2024.

Imprese italiane "schiave" della logistica estera?

Le imprese italiane cedono la logistica ai compratori esteri. Cioè lasciano agli acquirenti la gestione del trasporto dalla fabbrica fino a destinazione, rinunciando al controllo. Lo dice l'analisi di SRM presentata al convegno "Import-Export marittimo di merci containerizzate: un futuro da Schiavi?" organizzato da Camera di Commercio di Genova e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con il supporto tecnico di CISCO, Centro Internazionale Studi Containers e Promos Italia. Secondo il campione il 73% delle esportazioni italiane dell'area del Nord Italia (Genova è il primo porto di export per il 50% delle aziende e primo di import per il 70%), contro il 30% di quelle tedesche, francesi e spagnole viene venduto "franco fabbrica": cioè il ritiro avviene allo stabilimento del produttore italiano e tutte le fasi del trasporto vengono decise dal compratore estero, dalle imprese da utilizzare, a dove far transitare la merce, che linea marittima usare, con chi assicurare le merci e le banche per finanziare il pagamento. In Veneto la percentuale sale al 91% e al 76% in Lombardia. Le imprese lo fanno per mantenere basso il prezzo (48%), per cedere all'acquirente il rischio connesso a operazioni logistiche e doganali, o perché non si sentono in grado di assumersi l'onere di seguire il trasporto fino a destinazione (17%).

Assarmatori testa protocollo anti-pirateria con Marina Militare

Assarmatori, nell'ambito di una cooperazione attivata con il comando generale della flotta navale italiana (CINCNAV) e il Corpo delle Capitanerie di Porto, ha reso noto che è stato sperimentato il protocollo anti-pirateria della Marina Militare, al largo del Golfo di Guinea a bordo della MSC Augusta. Obiettivo dell'esercitazione, che ha visto la partecipazione della fregata Federico Martinengo, migliorare i collegamenti tra i vari centri operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali. Nel corso dell'operazione si è verificato lo scambio preventivo di informazioni tra compagnie navali private e controparti governative; testate le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima, durante e dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificate le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Crociere 2020, 925 milioni in meno per l'economia italiana

Il traffico crocieristico nei porti italiani registrerà nel 2020 circa 800mila passeggeri (-93,5% rispetto all'anno precedente), dato che riporta la movimentazione passeggeri ai valori del 1993, con una perdita netta per l'economia italiana di circa 925 milioni di euro. È quanto emerge dall'ultima edizione di "Italian Cruise Watch", il rapporto di ricerca elaborato dalla società di ricerca e consulenza Risposte Turismo. Il mancato contributo stimato delle attività ricreative, culturali e di intrattenimento collegate alle escursioni ammonta a 336 milioni di euro in meno rispetto a quanto atteso, lo shopping nei negozi delle città a 273 milioni di euro e le spese per i trasporti locali a 128 milioni di euro. Si prevede, inoltre, che l'impatto più evidente del mancato contributo della crocieristica all'economia sarà registrato dal Veneto (206 milioni di euro in meno rispetto alle aspettative), seguito da Lazio (-204,6 milioni), Liguria (-176,5 milioni), Campania (-120 milioni) e Sicilia (-65 milioni di euro).

Certificazione Biosafety per Terminal Napoli

Terminal Napoli, società che gestisce la Stazione Marittima di Napoli, è la prima azienda terminalistica in Italia del settore crociere ad aver ottenuto il Biosafety Trust Certification, il certificato rilasciato dal RINA per le procedure dei sistemi di gestione per prevenire e mitigare il propagarsi delle infezioni a tutela della salute delle persone. La nuova certificazione valorizza un insieme di best practice di riferimento per minimizzare i rischi di diffusione delle epidemie nei luoghi di aggregazione. Terminal Napoli, che è partecipata da Alilauro, Costa Crociere, Marinvest/ MSC Crociere e Royal Caribbean Cruises, dispone di sette moli di attracco per un totale di 1.100 metri di lunghezza di banchine con profondità dei fondali sino a -12 metri.

Hannibal, crescono le rotazioni ferroviarie tra Melzo e Rotterdam

Dal prossimo 12 gennaio Hannibal, società intermodale del gruppo Contship Italia, attiverà tre ulteriori rotazioni ferroviarie settimanali tra Melzo (Milano) e Rotterdam, linea che si connette ai servizi intermodali short sea tra il continente europeo e il Regno Unito. Il nuovo collegamento tra il Rail Hub Milano e il terminal Rotterdam Botlek C.ro si aggiunge al collegamento Milano-Rotterdam RSC offerto da Hannibal che attualmente conta sette viaggi settimanali di andata e ritorno. Le partenze dei treni dai terminal Rail Hub Milano e Rotterdam Botlek C.ro avverranno il martedì, giovedì e sabato. Il servizio accetterà semirimorchi P400. Il nuovo collegamento con Rotterdam Botlek offrirà l'opportunità di raggiungere un terminal che offre imbarchi diretti giornalieri per servizi marittimi a corto raggio da e verso il Regno Unito e partenze settimanali multiple da e verso Irlanda e Portogallo, senza la necessità di trasferimenti via camion tra terminal ferroviario e terminal marittimo di imbarco/sbarco.

Pronte le locomotive per Medway Italia

Sono state presentate a Medway Italia, durante una cerimonia svoltasi nello stabilimento Bombardier di Vado Ligure, le prime due locomotive TRAXX 494 ordinate dalla società di trasporti terrestri del Gruppo Msc. Le due macchine hanno comportato un investimento pari a 6 milioni di euro e fanno parte di un ordine più ampio di 6 macchine, per una spesa complessiva di 18 milioni, destinate a essere impiegate tutte sul mercato italiano. Le nuove locomotive entreranno in funzione a gennaio 2021, anno in cui la società prevede di operare circa 5.000 treni, rispetto ai 2.000 di quest'anno, trasportando circa 250.000 Teu e percorrendo oltre 1,5 milioni di km su rotaia.

In esercizio la galleria del Ceneri

È entrata ufficialmente in esercizio la galleria di base del Monte Ceneri, terzo e ultimo progetto infrastrutturale della Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA - Alptransit), avviato a metà 2006. Si tratta dell'ultimo tassello del grande progetto ferroviario NFTA per l'attraversamento della Svizzera da nord a sud. Con i suoi 15,4 chilometri, quella del Ceneri è la terza galleria di base più lunga della Svizzera e, durante la fase sperimentale, è già stata attraversata da 5.800 treni, di cui 3.200 treni passeggeri, 2.200 convogli merci e circa 400 treni per corse di prova e misurazione. Con questa infrastruttura la Svizzera potrà essere attraversata da treni merci lunghi fino a 750 metri e del peso sino a 2.150 tonnellate nella direttrice da nord a sud e del peso fino a 2.000 tonnellate nella direzione sud-nord. Secondo le stime, il completamento della ferrovia di pianura attraverso le Alpi consentirà di ridurre il tempo di percorrenza da Rotterdam a Milano di circa due ore. Inoltre dopo una fase di sviluppo, da fine 2022 la capacità di carico giornaliera dei treni merci verrà aumentata ad oltre 3.000 posti per semirimorchi. Complessivamente il traffico merci dispone giornalmente di 210 tracce sull'asse del San Gottardo e alla fine del 2022, con il completamento dei lavori finali della galleria di base del San Gottardo, la capacità aumenterà a 260 tracce.

La forma del mare

L'idea di parafrasare il titolo di un bellissimo film, premiato con l'Oscar, incoraggia a un contributo ulteriore di riflessione su tutto ciò che il mare rappresenta per il nostro Paese: una valutazione sincera e necessaria, che ha lo scopo di delineare una forma precisa, la più inclusiva possibile, per i tanti interessi che ruotano intorno a esso. Un mare, lo ricordiamo, dove si affacciano 26 Paesi di tre continenti e dove l'Italia, immersa in un contesto transnazionale qual è il Mediterraneo, ha competenza su 8000 dei 46000 km totali. Diritti e doveri, come a esempio il soccorso e la tutela del mare, per 500mila km quadrati: 1/5, dunque, del "mare d'Europa".

Già da questi dati si evince il profondo legame che il nostro Paese ha con il mare, inteso soprattutto nei suoi valori geografici ed economici. Ulteriori dati rendono ancora l'idea di questa "naturale" simbiosi.

Sulle nostre coste sono presenti 59 porti maggiori, con rilevanza commerciale evidente: in essi entra il 90% delle merci importate ed esce circa il 60 % delle merci esportate.

L'economia del mare in Italia vale il 2,7% del Pil. Tra occupati in via diretta e indotto vi lavorano circa 800mila persone.

Il mare, i trasporti, il lavoro, i porti: un universo complesso e articolato, che si avvale delle capacità professionali - operative e tecniche - del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, chiamato a garantire una cornice di sicurezza trasversale a tutte le attività che si svolgono in mare: salvaguardia della vita umana, sicurezza della navigazione e dei trasporti marittimi, protezione ambientale, vigilanza della filiera ittica.

Un'organizzazione fluida e consolidata che ha saputo anche adeguarsi, rapidamente, alle necessità dettate dall'emergenza sanitaria seguita alla diffusione del Covid-19. Va ricordata l'attività rivolta a garantire l'operatività dei porti, il regolare spostamento e l'approvvigionamento via mare dei beni di prima necessità e, non ultimo, quello di aver dato un porto alle navi da crociera di bandiera italiana. A riprova dello sforzo - a tutti i livelli - messo in campo dagli uomini e dalle donne delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, durante la pandemia, l'impegno per favorire il ricambio degli equipaggi sulle navi, dal quale emerge una delle caratteristiche



più importanti e apprezzate dagli utenti con i quali il Corpo, quotidianamente, si confronta: la capacità di ascolto. Un impegno consapevole, quello del Corpo, su quelle che sono le aspettative future del nostro Paese, che si spiegano in termini di salute, turismo, lavoro e che si prefigge, soprattutto, di incoraggiare le ambizioni culturali, professionali e occupazionali delle nuove generazioni.

Dopo la guerra, nel 1947, fu creato il ministero della Marina Mercantile che contribuì a far risorgere la flotta mercantile italiana.

Con la sua soppressione, le competenze sono state ripartite in diversi ministeri. Oggi, infatti, il Corpo dipende funzionalmente non solo dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, erede principale delle attribuzioni che furono del ministero della Marina mercantile, ma funzionalmente anche dal Ministero delle politiche agricole e forestali e dal ministero dell'Ambiente. Una storia che ci ha permesso, in questi anni, di svolgere il nostro dovere con sicurezza e al riparo da ogni incertezza.

Un "Dipartimento del mare" per met-

tere a sistema le competenze

Si tratta, è evidente, di un quadro composito, che oggi fa emergere un'esigenza nuova. Avendo gli interessi sul mare una portata internazionale e una valenza molto rilevanti, si fa forte la necessità istituzionale di nuove e più efficaci forme di coordinamento.

Questo - prendendo spunto dal modello positivo con il quale, dopo il terremoto in Irpinia del 1980, nacque la Protezione Civile, e sostenuto dalle ripetute istanze portate avanti dal cluster marittimo - potrebbe realizzarsi attraverso l'individuazione di un dedicato Dipartimento, con esclusive funzioni di coordinamento e indirizzo, istituito all'interno della Presidenza del Consiglio dei ministri. Si potrebbe pensare a un modello di stampo francese. In Francia è stato istituito il Segretariato generale del mare che adempie appunto a funzioni di coordinamento e collegamento. Quanto ipotizzato consentirebbe - a immutato quadro amministrativo e a costo zero - una valorizzazione delle migliori capacità organizzative che il nostro Paese riesce a esprimere. Il Dipartimento, in ultima analisi, potrebbe essere retto non da un capo dipartimento civile, ma da un sottosegretario (così come fu, inizialmente, per la Protezione Civile) con il mandato politico di rappresentare in maniera unitaria gli interessi marittimi del nostro Paese.

Il quadro giuridico, allora, entro cui il Corpo delle Capitanerie di Porto e le altre forze e istituzioni operano, è certamente chiaro e funzionale; le competenze delle varie amministrazioni sono individuate, con precisione, dalle norme. E' opportuno allora metterle a sistema. Per fare ancora di più, del nostro mare, una grande risorsa per il nostro Paese.

**Il Comandante Generale
Ammiraglio Ispettore Capo
Giovanni Pettorino**



Competenza e professionalità al servizio del trasporto delle merci

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e architetti della catena logistica. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo e generano, complessivamente, un fatturato di 15 miliardi di euro l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



FEDESPEDI

www.fedespedi.it - fedespedi@fedespedi.it



Ragionare sulle prossime sfide della portualità italiana

«L'insegnamento arrivato da quest'anno così difficile è che non bisogna dare niente per scontato. Abbiamo dovuto fare i conti con un sistema consolidato, che negli anni ha garantito una sostanziale stabilità di traffici, e da tutto il contorno di rapporti e procedure che attorno a tale sistema si sono sviluppati. E a un certo punto abbiamo dovuto renderci conto, di fronte al disastro che stavamo fronteggiando, che servivano flessibilità, capacità di reagire presto e in modo efficiente». Il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, comincia a tratteggiare così il bilancio dell'annata che ci mettiamo alle spalle. E pensa alle prossime sfide che dovrà affrontare la portualità italiana, chiamata a rimboccarsi le maniche in vista della ripresa dei traffici e «a mettere a frutto la maggiore consapevolezza sviluppata in questi mesi, rispetto alle risorse a disposizione e alle problematiche da affrontare». «Va rivisto l'impianto normativo che governa il sistema portuale, si deve procedere all'ammodernamento delle AdSP, rendere definitivo l'uso di quelle tecnologie che nel momento



Daniele Rossi

peggiore della crisi ci ha permesso di mandare avanti le nostre banchine in collaborazione con tutti gli attori della filiera. Si tratta di un salto culturale che dobbiamo compiere tutti insieme, un nuovo atteggiamento di fronte al mondo che verrà. In un paese storicamente diviso abbiamo imparato il valore del "fare squadra": è da qui che si deve partire per un programma strategico di

crescita per tutto il paese».

Lei ha da sempre puntato ad una revisione del Codice degli appalti. Negli ultimi tempi molti spingono per un "decreto semplificazione" dedicato ai porti e alla logistica. Qual è la scelta preferibile?

Non credo che le due cose si escludano a vicenda. Ciò che è non più evitabile è un ragionamento serio sulla realizzazione delle opere pubbliche: una media italiana di circa 13 anni rispetto ai 3-4 anni del resto dell'Europa dimostra che qualcosa non va per il verso giusto. Sotto questo aspetto il Recovery Fund rappresenta una sfida enorme perché entro il 2026 i soldi messi a disposizione dovranno essere tutti spesi. Considerando le spinte contrarie che arrivano dai paesi "sovranisti" e il funzionamento all'unanimità delle procedure europee non possiamo correre rischi a causa di un sistema normativo troppo rigido. Sia chiaro, non si tratta né di volontà arbitraria di liberalizzare le gare pubbliche né di aggirare le norme ambientali: semplicemente le opere devono potersi realizzare in tempi ragionevoli. Sullo strumento più adatto

non mi pongo problemi. Conta centrare l'obiettivo.

Per Bruxelles i porti italiani sono chiamati a pagare le tasse. Quale linea converrà seguire per difendere le prerogative della nostra portualità?

Assoportri ha sposato l'impostazione seguita dal MIT e, corroborata da eminenti giuristi, sulla diversità del caso italiano rispetto al Nord Europa, considerato dalla Commissione come un modello acquisito una volta per tutte. Le AdSP della penisola non fanno business, sono delegate dallo Stato anche per quanto riguarda gli aspetti fiscali. Ciò su cui non bisognerà molare nemmeno di un millimetro, in tema di replica, sarà l'esclusione delle banche italiane dalla materia degli aiuti di Stato. Sulla riscossione delle tasse sarà sempre possibile trovare un accordo ma se, specie in un periodo di grandi investimenti pubblici, si entra in quel campo minato non si sa dove andremo realmente a parare.

Il settore delle crociere è quello che ha subito maggiormente le conseguenze della crisi pandemica. In quale direzione bisognerà muoversi nel breve termine?

Se la portualità tutta ha vissuto un "annus horribilis" per il settore delle

crociere il discorso delle criticità è moltiplicato in modo esponenziale. È per questo che, almeno fino alla ripresa più o meno normale delle attività, serve un sostegno pubblico per garantire la sopravvivenza del cluster. Superato questo periodo il comparto sarà trascinato dalla voglia di viaggiare, di fare turismo che la pandemia non può aver cancellato. Ovviamente quando parlo di sostegno mi riferisco, ad esempio, a tutte le facilitazioni e le agevolazioni che il sistema portuale può garantire alle compagnie. Poi, insieme, sarà necessario mettere mano ad un adeguamento delle attività crocieristiche alla "nuova normalità".

Cosa suggerisce?

Intanto, sarà necessario ricostruire l'immagine delle crociere sotto l'aspetto della comunicazione: le navi, già oggi, sono uno dei luoghi più sicuri in cui passare il proprio tempo. Poi bisognerebbe modificare le strategie commerciali, guardando con più attenzione alla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali della nostra penisola. Non ha più senso concentrare le rotte su pochi porti, come Civitavecchia o Venezia, rischiando l'effetto congestionamento. Insieme ai territori andrebbero analizzate e sfruttate tutte le enormi potenzialità turistiche dell'Italia guar-

dando a quei porti meno frequentati che però hanno capacità di accoglienza e possibilità e voglia di investimenti.

Qual è stato il ruolo di Assoportri nel fronteggiare la pandemia?

Anche e soprattutto grazie all'uso della tecnologia Assoportri è stato il luogo di coordinamento di tutta la portualità italiana. I presidenti delle varie AdSP si sono costantemente tenuti in contatto tra di loro e con il MIT per costruire una linea comune in grado di risolvere i problemi e garantire la piena operatività degli scali. Tra le eredità positive della pandemia c'è proprio questa possibilità di riunirsi online, più volte al mese, che dovremo sfruttare anche in futuro. Avere una strategia comune, riuscire a rafforzarla costantemente, è il modo migliore per affrontare come sistema il rapporto come terminalisti, compagnie, big player della logistica.

Cosa si aspetta dal 2021?

Un sano ritorno alla normalità. L'anno prossimo sarà quello della parziale ripresa che ci permetterà di prendere lo slancio per il consolidamento nel biennio successivo. Dovremo muoverci con responsabilità e competenza, nella piena consapevolezza della posta in gioco.

Giovanni Grande



Sale & Purchase and Chartering

*Augura Buon Natale
e Felice Anno Nuovo!!*

UNITRAMP Srl SHIPBROKERS

VIA S. CARLO, 26 - 80133 NAPLES/ITALY

Phone: +39 081 5529952 (switch-board) - Fax: +39 081 5529915
ships@unitramp.it - www.unitramp.it



Obiettivo armamento italiano: conversione green della flotta

Nel settore marittimo – uno dei più regolamentati a tutti i livelli – la competitività oggi si gioca in gran parte sul piano della semplificazione e dell'aggiornamento di norme e procedure ed anche sulla sostenibilità e la salvaguardia dell'ambiente.

Da questo punto di vista, la flotta italiana è un "marchio di qualità" internazionalmente riconosciuto, punto di forza del "Sistema Paese" basato su qualità del trasporto di ogni tipo di merce, tutela del lavoro marittimo, salvaguardia della vita umana e dell'ambiente.

Se è vero che il 90% degli oggetti che ci circondano viaggiano via mare, e che il trasporto marittimo genera un inevitabile impatto ambientale, non bisogna dimenticare che



la maggior parte dell'inquinamento dei nostri mari proviene da terra. Lo shipping è infatti la modalità di trasporto più sostenibile e rappresenta uno strumento potente di contrasto al cambiamento climatico. Basti pensare alle autostrade del mare che riducono sensibilmente i

costi esterni prodotti dal "tutto strada". Stiamo parlando di oltre 1,5 milioni di veicoli pesanti e circa 40 milioni di tonnellate di merci. Vuol dire oltre 1,2 milioni di tonnellate di CO2 non emesse in atmosfera grazie all'intermodalità.

Fin dagli anni '90, quando l'intera flotta di navi petroliere è stata rinnovata, l'armamento italiano persegue l'obiettivo di riconvertire la flotta mercantile italiana in chiave ambientale ed innovativa ed è in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali, con ingenti investimenti in tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente. Cito solo l'alimentazione a batterie con zero emissioni della nave in porto, l'utilizzo del GNL e l'installazione di scrubber.

L'impegno nella cosiddetta "rivoluzione verde" consente, in particolare in alcuni settori (ro/ro, crociere, chimichiere, navi specializzate) di mantenere la flotta di bandiera ai vertici mondiali assicurando i più alti standard ambientali e di qualità. Per definire un piano di in-

tervento che faciliti e acceleri il processo di rinnovamento della flotta, occorre coinvolgere la cantieristica italiana, leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore individuando anche strumenti finanziari necessari.

Lo shipping mondiale è da tempo impegnato ad abbattere le emissioni di Co2: nel decennio 2008-2018, il settore ha ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO2; dal 1° gennaio 2020, il tenore di zolfo nel combustibile per uso marittimo è stato ridotto di ben sette volte in ambito globale (dal 3,5 allo 0,5%), accelerando anche la riduzione delle emissioni dei cosiddetti SOx. L'IMO prevede, entro il 2050, la riduzione del 50% delle emissioni di gas serra rispetto al 2008.

Con previsioni di crescita dei volumi di merci movimentati via mare e della flotta, si tratta di una riduzione di circa il 75% per ogni nave. È un obiettivo ambizioso al quale vogliamo certamente concorrere ma serve un'azione condivisa a livello internazionale poiché singoli interventi nazionali danneggerebbero il trasporto marittimo e, quindi, l'economia del mondo.

Sono allo studio diverse opzioni per facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo e raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra stabiliti dall'IMO, dall'utilizzo di LNG quale "soluzione transitoria" all'ammoniaca e idrogeno, batterie sempre più

capaci e lo sviluppo delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale.

Ma, attualmente tali combustibili non sono disponibili nelle quantità necessarie per giungere alla decarbonizzazione. A fronte dei potenziali carburanti e tecnologie a zero emissioni di Co2, la riduzione richiesta dalla comunità internazionale e dall'industria necessitano di un'enorme attività di ricerca e sviluppo prima che questi possano diventare opzioni praticabili. Emblematico il caso del GNL: le unità avanzate che già lo utilizzano non possono ancora rifornirsi nei porti italiani per mancanza di un'efficiente catena di distribuzione, con la recente eccezione di La Spezia. Occorre una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL, e questo vale anche per i combustibili del futuro.

Viene definito un "iceberg finanziario" per lo shipping mondiale, la pressione per regolare le emissioni che si sta attualmente muovendo più velocemente della capacità delle catene di approvvigionamento di tenere il passo. Senza innovazione e un massiccio aumento della ricerca e dello sviluppo, c'è un rischio significativo di attività bloccate che avranno un impatto su Stati, comunità finanziaria e industria marittima.

Le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere da sole ricerca e innovazione, per questo lo shipping mondiale ha proposto un programma di R&S da 5 miliardi di dollari, supervisionato dall'IMO e finanziato con un contributo di 2 dollari per tonnellata di carburante per mare consumato. Il nostro è un settore considerato "hard to abate" e quindi, pur lavorando intensamente nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni "carbon free", abbiamo bisogno sia di investimenti consistenti per potenziare la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie da rendere poi adottabili, sia di una forte governance e volontà politica in un quadro giuridico certo che accompagni la transizione verso la totale decarbonizzazione dello shipping.

L'importante è che le associazioni degli stakeholder del sistema marittimo lavorino in sinergia dialogando tra loro. È importante poi evitare frammentazioni: uno più uno può anche fare zero ed il mio monito è di non parcellizzarsi perché avere tante voci che difendono gli stessi interessi porta solo ad una perdita di rappresentatività a scapito degli operatori che sono alla base del lavoro quotidiano delle associazioni.

Mario Mattioli
Presidente di Confitarma



GAROLLA GROUP



MED OFFSHORE S.p.A.
E-mail: info@medoffshore.it

- ASSISTENZA A PIATTAFORME PETROLIFERE
- RIMORCHI D'ALTURA

SARDA BUNKERS S.p.A.
E-mail: info@sardabunkers.it

- BUNKERAGGIO
- TRASPORTO COSTIERO DI PRODOTTI PETROLIFERI
- RITIRO/TRASPORTO SLUDGES, SLOPS, ACQUE DI SENTINA
- SERVIZI ANTINQUINAMENTO
- AGENZIA MARITTIMA

Sede:

Via Alcide De Gasperi, 55 - 80133 Napoli - Italia
Tel: +39 081 2514121 - Fax: +39 081 5524712

Ufficio Operativo:

Piazzale Immacolatella Vecchia - Int. Porto 80133 - Italia
Tel: +39 081 5515856 - Fax: +39 081 5424301

Assarmatori, il settore aspetta una svolta dal Recovery Fund

Giunti a fine anno è possibile fare un primo, seppur parziale, bilancio degli effetti della pandemia sul settore armatoriale. Dalla resilienza dimostrata dalle aziende tricolori in un panorama generalizzato di calo dei traffici alle priorità per il futuro, dall'uso virtuoso delle risorse messe a disposizione dal Recovery Fund alla proposta di allargamento del Registro Internazionale. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, traccia la mappa di questo difficile 2020 e guarda alle azioni da mettere in atto per intercettare la ripresa a partire dalla prossima annata.

Quali sono state le conseguenze della pandemia sul bilancio complessivo del comparto armatoriale e quali le prospettive per il prossimo anno?

La crisi ha colpito duro l'intero comparto dello shipping, anche perché il trasporto marittimo è strettamente collegato all'andamento dell'economia, alla produzione industriale, alla bilancia commerciale e nel 2020, secondo le stime, il Pil dovrebbe segnare un meno 12 per cento o anche più. Se poi entriamo nel dettaglio va ricordato che come settore abbiamo subito il blocco totale delle crociere fino a Ferragosto e dopo c'è stata una ripresa ancora molto limitata e peraltro di nuovo bloccata nel periodo natalizio. Anche il traffico passeggeri nelle rotte interne è stato sospeso per mesi, ma le navi hanno continuato a viaggiare per non interrompere la catena

degli approvvigionamenti, che è stata vitale per la tenuta sociale. Il trasporto delle materie prime (secche e liquide) ha sofferto del calo della produzione mondiale e delle misure restrittive che hanno interessato anche i porti in ogni parte del mondo. Si sono bruciate globalmente risorse per miliardi. Ci vorrà tempo per tornare alla normalità.

Le misure e le risorse messe a disposizione del governo sono sufficienti per il rilancio del settore e attraverso quali strumenti eventualmente se ne possono reperire altre?

Durante la prima fase della pandemia di risorse proprio non ne sono state messe in campo. Soltanto con

il "decreto agosto" ci sono stati alcuni stanziamenti per ristorare una parte dei danni subiti dal settore, misure che parzialmente dovrebbero essere confermate con la legge di bilancio. La vera svolta dovrebbe arrivare con il Recovery Fund. Si parla di tre miliardi di euro per rinnovare parte della flotta e altri interventi nei porti in chiave green, una cifra importante. Il problema è che finora sono solo in una bozza ancora non ufficiale di progetti per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Quindi la prima condizione è che quelle cifre possano rimanere nel PNRR definitivo che l'Italia a breve dovrà mandare a Bruxelles. L'altra condizione importante è che quei finanziamenti rappresentino soprattutto la quota di sostegno pubblico a fondo perduto, ossia quella base che insieme ai soldi che metteranno direttamente gli armatori e gli altri che arriveranno da banche, private equity ed altre istituzioni finanziarie dovrebbe innescare l'effetto leva capace di triplicare l'ammontare messo in campo.

Assarmatori si è detta favorevole ad allargamento dello spettro di applicazione del Registro Internazionale. Quali ne sarebbero i maggiori vantaggi?

Negli

ultimi venti anni il lavoro marittimo su navi che svolgono servizio lungo rotte internazionali, o rotte interne superiori alle 100 miglia, ha goduto di particolari agevolazioni – decontribuzione degli oneri sociali e defiscalizzazione Irpef – autorizzate dall'Ue per mantenere il costo del lavoro competitivo con quello molto meno oneroso dei paesi asiatici o comunque extracomunitari. I marittimi che hanno goduto di queste esenzioni sono poco meno di 25 mila, e pochi mesi fa Bruxelles ha prorogato l'autorizzazione a questo tipo di aiuti di Stato, vincolandola però all'estensione degli stessi a tutti i marittimi o addetti alle attività accessorie, tipo camerieri, baristi, intrattenitori etc., assunti anche da navi battenti le altre bandiere europee. Questa è un'occasione enorme per espandere l'occupazione marittima, o collegata, visto che il personale italiano è tra i più ricercati, ma finora il suo costo del lavoro, tagliato solo alle compagnie battenti bandiera italiana, ha limitato la domanda. Inoltre, da anni la flotta italiana non cresce più, anzi il tonnellaggio complessivo è in calo e di conseguenza l'occupazione ristagna: può riprendere a salire solo se un nu-

mero sempre più crescente di marittimi italiani potranno essere assunti da compagnie estere.

Qual è la posizione dell'associazione rispetto alla richiesta europea di modificare il sistema fiscale della AdSP?

Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale. Ha poco senso imporre alle Autorità Portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private, senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, peraltro la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle AdSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Si rischia, insomma, una reazione a catena che si ripercuotereb-



Stefano Messina

be sull'efficienza del sistema. Senza considerare che potrebbero esserci riflessi sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. E tutto questo quando gli stessi concessionari attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid.

Giovanni Grande



10 CONSECUTIVE
YEARS
in the Paris MoU White list



#SteeringYourWay

in Panama Ship Registry

@ShipPanama

Registro Navale Panamense - Per informazioni: Consolato di Panama - Via Duomo 319 - 80133 Napoli (NA) - tel: 081 6028540

Per l'interesse del Paese sviluppare il settore logistico

Ci lasciamo alle spalle un anno molto duro, segnato ovviamente dalla pandemia. Le imprese del Settore logistico e del trasporto merci hanno lavorato sempre, anche nei due mesi più drammatici del lockdown totale di marzo e aprile. Non ci siamo mai fermati, garantendo sempre la distribuzione di beni essenziali, cibo, farmaci, materie prime per le imprese manifatturiere produttrici rimaste aperte. Con volumi molto ridotti, ma a costi fissi invece pressoché immutati, le nostre imprese hanno servito innanzitutto il Paese e l'interesse generale. Con un peso notevole sui nostri fatturati, come chiaramente intuibile. Secondo i nostri dati e le nostre previsioni, a fine anno la diminuzione complessiva dei volumi movimentati dovrebbe attestarsi attorno al 10%. Ovviamente con una grande diversificazione interna alla supplychain logistica: un conto sono i porti, altro i corrieri espressi, altro ancora il cargo aereo o quello ferroviario o l'autotrasporto. Il dato occupazionale ha tutto sommato tenuto, grazie agli ammortizzatori sociali straordinari Covid.

Per il 2021 siamo ottimisti e fiduciosi. L'economia si era già rimessa in moto tra maggio e luglio. E di tale rimbalzo positivo, soprattutto della produzione industriale, ne abbiamo poi noi beneficiato, in differita temporale essendo la logistica a valle della catena del valore, tra agosto e ottobre. Mi pare anche la peak season pre-natalizia stia andando meglio del previsto. Se sapremo fare bene come Sistema Paese – tra Recovery Plan nazionale e nuovo Ciclo di Programmazione di Fondi Europei 2020 – 2027 – il 2021 potrebbe davvero essere l'anno che avvia una auspicata svolta dopo 12 anni di sostanziale stagnazione.

E' evidente che abbiamo davanti a noi un anno denso di sfide, a partire dalla logistica legata al vaccino. Per la logistica del Pharma è la più importante sfida della storia. Ma siamo fiduciosi: l'Italia è il secondo Paese Europeo esportatore di farmaci, abbiamo know how, professionalità, eccellenze, equipment, infrastrutture per raccogliere tale sfida. Lavoreremo, come da sempre, per e con le grandi imprese farmaceutiche produttrici ed esportatrici che si sono cimentate con successo nell'epocale sfida



della ricerca e produzione dei nuovi vaccini anti Covid 19. E se dovesse servire, saremo a disposizione anche dell'Esercito.

Più in generale, una grande sfida è quella che attende tutto lo shipping. Nel 2020 alcuni settori, come i vettori marittimi, sono andati meglio di altri da un punto di vista finanziario, creando anche qualche malumore. Penso che sul tema del necessario equilibrio regolatorio – dalle vicende antitrust agli aspetti fiscali - negli stessi ambiti operativi e di funzioni logistico - trasportistiche nei quali agiscono tuttavia diversi attori della filiera, vada fatta una riflessione serena ma seria. Una riflessione "istituzionale", in chiave Comunitaria più che, o oltre che, nazionale. O la competizione è fair, oppure non è più competizione ma legge della giungla. A svantaggio di imprese produttrici e consumatori

finali, oltre che di segmenti dell'impresa logistica. Poi c'è invece la dimensione "industriale" del problema. L'economia mondiale – produzione e logistica insieme, lungo tutta la catena globale del valore – va verso la disintermediazione, l'altissimo tasso di innovazione tecnologica e digitale, la sostenibilità spinta, l'esaltazione del valore dei dati informativi quasi più preziosi dei beni fisici trasportati, le integrazioni verticali che producono grandi player consolidati e leader di filiere e di mercati. Con questo mondo, il nostro settore deve fare i conti, e dentro questo mondo deve misurarsi.

Infine, un tema di grande attualità: nei giorni scorsi mi è stato chiesto se gli investimenti infrastrutturali che saranno resi possibili dal Recovery fund europeo dovranno ancora raccordarsi con la Nuova via della seta. Mi pare di vedere un po' di genericismo sul tema. Al netto degli investimenti che Cosco ha già in corso, come a Vado, non mi risultano specifici nuovi grandi progetti infrastrutturali formalmente presentati al nostro Governo da realtà industriali cinesi o riconducibili al Governo cinese. Né mi risultano investimenti economici importanti messi a budget da Pechino per interventi puntuali sulla rete trasportistica e logistica in Italia. Suggerirei un approccio con meno slogan ed un atteggiamento meno ideologico – che sia pro o contro - nel dibattito pubblico. Che invece dovrebbe partire dalle reali necessità dell'industria logistica italiana, strumento anche per la tutela dell'interesse nazionale stesso: sostenerne la crescita dimensionale, incentivarne investimenti digitali e green, favorirne l'internazionalizzazione attraverso il supporto all'Ex Works, completare il quadro delle realizzazioni infrastrutturali utili a generare ricchezza diffusa, puntare sulla formazione permanente e sul passaggio generazionale. Senza una grande industria logistica, non saremo mai una grande Potenza logistica. Possiamo fare tutte le infrastrutture che vogliamo, ma non avremo mai la capacità di presidiare mercati internazionali e comandare la catena del valore lato trasporti e approvvigionamenti.

Guido Nicolini
Presidente di Confetra



innovazione | sostenibilità | sicurezza



23 INTERPORTI RIUNITI

5 MILIONI
m2 superficie coperta
per la logistica

65 MILIONI
di tonnellate
movimentate/anno

50 MILA
treni cargo/anno
terminalizzati

25 MILA
accessi giornalieri
di mezzi pesanti

L'UNIONE.

FORZA DI UNA VISIONE

L'Unione Interporti Riuniti promuove e sviluppa
l'intermodalità nel trasporto e nella logistica

BARI | BOLOGNA | CERVIGNANO DEL FRIULI | LIVORNO
MARCIANISE | MORTARA | NOLA | ORTE | PADOVA
PARMA | PESCARA | PORTOGRUARO | PORDENONE
PRATO | RIVALTA SCRIVIA | ROVIGO | SICILIA | TORINO
TRENTO | TRIESTE | VADO LIGURE | VENEZIA | VERONA

UIR

Unione Interporti Riuniti

unioneinterportiriuniti.org

Logistica segmento cancellato dal commercio elettronico

La logistica al tempo del Covid vive una curiosa contraddizione. Per la prima volta, soprattutto nel momento più critico dell'emergenza sanitaria, è emerso, anche a livello del grande pubblico, il suo ruolo cruciale nella vita di tutti i giorni. Allo stesso tempo, nella narrazione di un settore in grande espansione come il commercio elettronico (comparto che dipende più di altri dalle attività di trasporto e distribuzione), questo ruolo viene celato. La logistica, di fatto, è espulsa dalla narrazione che promette la pronta consegna a stretto giro di click. «Con il concetto della spedizione gratuita passa un messaggio distorto,» spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespediti che sul tema si è spesa più volte. «Si nega, di fatto, un titolo di remunerazione per un lavoro importante che richiede grande professionalità; viene taciuto il capitolo dei costi economici e ambientali legati allo spostamento fisico delle merci. Eppure, poco più di un anno fa, il Freight Leaders Council ha dimostrato con uno studio come la consegna richiesta in 24 ore impatti cinque volte in più di quella in una settimana». Questione di modelli e comportamenti che meriterebbe maggiore attenzione e discussione. Solo uno dei temi che la gestione della supply chain sarà chiamata ad affrontare – tra risposte alle abitudini inedite acquisite e i nodi preesistenti da sciogliere – nella “nuova normalità”.

L'emergenza della scorsa prima-



Silvia Moretto

vera ha fatto passare quasi inosservata la riconferma da parte dell'Ue della Consortia Block Exemption Regulation, nei confronti della quale Confetra e Fedespediti avevano espresso parere negativo. È cambiato qualcosa?

La nostra visione rimane la stessa. Rispetto a una situazione in cui non solo la logistica ma tutti i settori produttivi soffrono, le shipping line registrano utili record, seppur con una diminuzione dei volumi movimentati. Questo non è altro che il risultato del controllo della capacità di stiva di un settore fortemente polarizzato. La quota di

capacità in Teu controllata dalle prime 7 compagnie è raddoppiata negli ultimi vent'anni, passando dal 40% del 2000 a circa l'80% del 2020: è evidente che ci troviamo di fronte a un oligopolio. Situazione poco sana per qualsiasi categoria. Sia chiaro, non nutriamo velleità di controllare il mestiere altrui né di impedire l'ingresso in altri settori: le regole d'ingaggio, però, devono essere le stesse.

Una richiesta che riguarda anche un'altra questione che vi vede contrari, come l'estensione della tonnage tax...

Non credo che la polarizzazione dei mercati sia un obiettivo perseguito dal legislatore: bisogna, quindi, prendere atto che agevolazioni fiscali e aiuti di Stato non rispecchiano più la situazione odierna. Faccio un esempio: il fatto che la *tonnage tax* possa essere applicata non solo al core business delle compagnie (il port-to-port), ma anche ad attività ancillari a terra, crea una distorsione del mercato, perché gli altri operatori con i quali di fatto le shipping line entrano in competizione non godono delle stesse condizioni e si trovano dunque in una posizione di svantaggio. È arrivato il momento di una revisione generale del sistema di sussidi e incentivi riconosciuti agli armatori: un oligopolio di fatto, che produce una distorsione così macroscopica del mercato, per giunta alimentato con risorse pubbliche, è un unicum a cui bisogna mettere mano.

La convivenza con la pandemia ha



fatto emergere nuove modalità operative in tutti i settori. Quali sono le sfide principali che dovrà affrontare la logistica?

L'e-commerce è paradigma di questa "nuova normalità". Il 2020 ha spazzato via definitivamente ogni dubbio rispetto a questo nuovo modo di fare acquisti. Un sistema che richiede una nuova organizzazione della supply chain, sempre più veloce e flessibile, e che per questo pone la logistica in una posizione ancora più centrale. Probabilmente si tratta della migliore dimostrazione che oggi non è più sufficiente la qualità della produzione per rimanere competitivi: altrettanto importante è che i prodotti arrivino sui rispettivi mercati nei tempi richiesti. Proprio per questo non è accettabile la narrazione del "trasporto" gratis. Il tema implica questioni in termini di sostenibilità che non possono essere eluse e chiamano direttamente in causa i comportamenti quotidiani del consumatore finale.

Altrove ha definito gli spedizionieri come "coraggiosi equilibristi". A che altezza è posta la rete di sicurezza? Qual è il pericolo maggiore?

Per la natura stessa del nostro mestiere direi che siamo abituati a operare senza protezioni. La nostra operatività è improntata al pragmatismo, siamo abituati a risolvere i problemi senza porci tante domande. L'obiettivo è soddisfare le esigenze della supply chain: puntualità e distribuzione efficiente dei prodotti sono una variabile fondamentale dell'equazione. L'abbiamo abbondantemente dimostrato durante il lockdown, quando abbiamo lavorato in condizioni complesse, con volumi a picco e costi che crescevano. È prevalso il senso della responsabilità. Ed è proprio per questo che il rischio maggiore è rappresentato dall'incertezza. In queste condizioni è difficile pianifica-

re gli investimenti, cosa di cui abbiamo grande bisogno.

Investire su cosa?

Ci affacceremo volenti e nolenti su un mondo diverso. Non solo l'uso delle nuove tecnologie. La pandemia ha imposto nuovi modi di lavorare. Vanno ripensati i modelli organizzativi, il modo in cui fare business. Come associazione abbiamo avanzato proposte concrete per favorire la digitalizzazione. Personalmente investirei parte delle risorse del Recovery Fund su un sistema in grado di integrare i nodi logistici – porti, interporti, aeroporti – con un linguaggio comune. L'interoperabilità dei dati e dei processi aiuterebbe a risolvere tante problematiche che ci frenano.

Anche lo scarso controllo sulla filiera distributiva frena il sistema Paese. Fare a meno del sistema export per un tessuto produttivo caratterizzato principalmente da PMI è davvero possibile?

Quello della scarsa dimensione aziendale, pur esistendo, non può essere usata come scusa. Si tratta soprattutto di una questione di comprensione del valore della catena distributiva e di volontà. Lo dimostra una recente ricerca di SRM: il 67% delle aziende con vocazione all'export di Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sceglie il "franco fabbrica" perché pensa di eliminare un problema. E invece, proprio la crisi sanitaria ha dimostrato, ingigantendoli, i rischi legali e di mercato legati alla mancanza di controllo della distribuzione dei propri prodotti, con le conseguenze, ad esempio, dovute ai cambi di fornitori da parte dei clienti su cui non si può intervenire. Come categoria possiamo essere di supporto, in particolare per le piccole imprese. È una strada lunga ma qualcosa si sta muovendo. In fondo si tratta di quote di Pil che perdiamo a favore della concor-

renza straniera.

Quanto manca in Italia una vocazione alla formazione in logistica?

Molto. Ad oggi, anche se attraverso percorsi più o meno strutturati, la formazione dei giovani passa ancora all'interno delle aziende. Ci piacerebbero corsi di laurea o addirittura atenei specializzati nel settore, sul modello della Germania. Tuttavia, l'Italia sconta la sua inclinazione preponderante per il manifatturiero. Un errore di prospettiva, considerando che la logistica rappresenta sempre di più un valore competitivo al pari della produzione. Non a caso la Germania, prima manifattura europea, primeggia costantemente nella classifica del Logistic Performance Index. Qualche passo in avanti si registra con la nascita di qualche facoltà o di percorsi pensati per le scuole superiori. Fedespediti è fortemente impegnata sul tema delle competenze e della formazione continua, proponendo ogni anno agli associati corsi tecnici e seminari fortemente orientati alla pratica.

L'Italia riuscirà a vincere la sfida logistica del vaccino?

Per la logistica del pharma si tratta di una sfida nuova, per caratteristiche della merce, tempistiche e volumi di traffico. Tuttavia, ritengo che l'Italia sia pronta: siamo il secondo Paese europeo esportatore di farmaci e la logistica ha know how, professionalità ed eccellenze da mettere in campo in ambito healthcare. Massima sarà, come sempre, la collaborazione con le grandi imprese farmaceutiche. Abbiamo, inoltre, già dato come Confetra ampia disponibilità di dialogo e collaborazione al Commissario straordinario e alle istituzioni pubbliche coinvolte nel piano italiano per la distribuzione dei vaccini anti-Covid19.

Giovanni Grande



**STUDI LEGALI
CONSOCIATI**

Avvocati Porzio, Bove e Associati

NAPOLI
Piazza Giovanni Bovio, 22
Tel. +39 081.4288242
Fax +39 0544.214431

GENOVA
Piazza Giuseppe Verdi, 6/9
Tel. + 39 010.5957299
Fax + 39 101.5749726

MILANO
Piazza Castello, 1
Tel. +39 02.867012
Fax + 02.874752

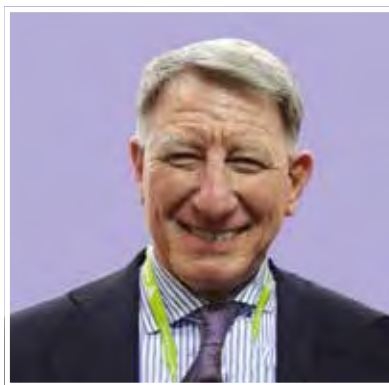
RAVENNA
Via IX Febbraio, 2
Tel. +39 0544.218323
Fax +39 0544.214431



La priorità è mantenere la propria competitività

“La parola “resilienza”, ormai sulla bocca di tutti, è per noi un must. La nostra è una categoria che ha da sempre questo approccio. Siamo anello di congiunzione tra il cliente e una molteplicità di attori lungo le diverse fasi della supply chain e abbiamo il compito di ridurre la complessità del processo logistico in conformità con le normative nazionali e internazionali. La flessibilità e la resilienza sono, dunque, nel nostro DNA e sono i nostri punti di forza. E l’impegno costante di Fedespedi negli ultimi anni, e ancor di più in questo 2020, è stato quello di suggerire ai propri associati di pensare in grande, perché il futuro è la competizione con i grandi player globali.

Fatta questa premessa, occorre dire che le difficoltà affrontate da chi lavora nelle spedizioni internazionali sono state molte in questi mesi di crisi e di portata vitale per la nostra categoria. Nel settore dello shipping (a cui è affidato il 90% della merce che si muove a livello mondiale), grazie al fenomeno dei blank sailing, le compagnie di navigazione sono riuscite a mantenere alto il livello dei noli in una congiuntura



di contrazione del commercio internazionale e del traffico container a livello globale, sia in termini di volumi che in termini di valore. Questo perché le shipping line operano in tre alleanze principali e, anche grazie all’esenzione delle regole antitrust europee, riescono a controllare il mercato. Nel corso dell’emergenza hanno operato cancellando o riducendo gli spazi per i contratti in essere con gli spedizionieri per spingerli verso le procedure automatizzate di prenotazione container – il mercato spot. Procedure che seguono gli andamenti della domanda e dell’offerta, che in questo momento però è

“drogata” dai blank sailing, e che eliminano unilateralmente il ruolo della contrattazione. Tutto questo a fronte di un servizio sempre più inaffidabile.

In questa situazione, la priorità per gli spedizionieri è mantenere la propria competitività. Per fare questo la nostra categoria non chiede aiuti o sovvenzioni, ma semplicemente di poter giocare a parità di regole. Sono due le richieste che avanziamo: alle istituzioni italiane di attuare velocemente veri processi di snellimento burocratico, senza i quali sono danneggiate le imprese di spedizioni e gli hub portuali italiani che subiscono perdite di traffico a favore dei porti del Nord Europa, dove le procedure di controllo e sdoganamento sono più veloci ed efficienti. L’attuazione del SuDoCo – che chiediamo da anni – ci consentirebbe di riportare i traffici nei nostri nodi logistici e rafforzare il nostro ruolo nel trasporto merci via mare. Alle istituzioni europee, invece, chiediamo di vigilare sul comportamento delle shipping line e di abolire il CBER che, insieme a speciali regimi fiscali e aiuti di Stato, permette agli armatori di fare concorrenza diretta agli altri attori della catena logistica – non solo gli spedizionieri – senza dover rispettare le stesse regole. Se dobbiamo competere, occorre che questo avvenga a parità di condizioni.”

Andrea Scarpa
Vicepresidente con delega allo
Shipping





Spediporto



Spediservices

our dream,
your future

spediporto.com

Noi che guardiamo indietro cercando di non sbagliare

(cit. Pino Daniele)



Caro Babbo Natale, si rappresenta nelle bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di 27,7 miliardi di euro per le “infrastrutture e mobilità sostenibile” in un albero di flow chart che si sviluppa attraverso “Italia Veloce” anche da e per la portualità, richiamando le Reti Ten-T, come linee più o meno immaginarie di congiunzione nel sudoku dello sviluppo dei collegamenti di merci e persone; quelle stesse merci e persone che vengono richiamate al modello UIRNET per l'adozione di PCS in tutti i porti.

Gli stessi porti che sono oggetto da anni dello sguardo e degli strali della Commissione Europea che ci interroga sulla ratio giuridica e fiscale degli enti pubblici non economici e la loro sostenibilità rispetto ai modelli degli altri paesi, sempre europei, si intende.

Si narra, sempre, di richiami al “piano organico porti” quale panacea della stabilità serigrafata del lavoro portuale, di lavoratori marittimi ormai narcotizzati nel limbo di un confino socio-sanitario ai confini del mondo

Si rincorrono voci di elettrificazione delle banchine (cold ironing) che possono sviluppare una portata di alimentazione da presepe vivente più che per navi da 30.000 teu o da 150.000 GT con 4.000 passeggeri al seguito. Forse si confondono le strategie della logistica distributiva del vaccino con la logistica dei traffici internazionali merci



e passeggeri dando per scontato che “basta che se ne parli”...

Ma, caro Babbo, quest'anno vorrei chiederti solo una cosa: ci porti tutti, tutti noi del cosiddetto cluster, a fare un bel giro sulla tua slitta? Ci fai vedere dall'alto come si muovono le navi, le gru dei porti, la merce e le persone sui treni, sui camion, per le strade e nei negozi? Ci fai realizzare che nel 2021 (ormai prossimo) non potremmo più raccontarci che la Befana è più fortunata di te solo perché i suoi spostamenti non rientrano nelle date indicate nell'ultimo dpcm ... ma dovremo affrontare passo dopo passo un mondo che ti chiede di guardarti dritto negli occhi e, con una

certa serenità e educazione, ti porta a dire: “sveglia!”

E allora caro mio, dimmi con quali regole e in quanto tempo realizzeremo le opere di cui si parla, che gli strumenti di digitalizzazione per essere efficaci devono essere interoperabili, che bastano dei bravi ragionieri per redigere il bilancio di un'AdSP, che l'organizzazione del lavoro nei porti è appannaggio degli imprenditori come nel resto del mondo industriale, che il marittimo non è una condizione esistenziale ma una professione dignitosa e preziosa, che il green new deal non è uno slogan da Bacio Perugia ma il futuro del nostro mondo economico e sociale ... insomma che è Natale anche quest'anno ma forse dovrebbe esserlo più degli altri anni se quello che abbiamo vissuto e stiamo vivendo ci ha insegnato qualcosa, nel rispetto di chi non c'è più, di chi fatica a guardare al domani e di chi ancora ci crede e dà forza a questo Paese (lavoratori e imprese di questo sistema logistico che sistema forse non è ma che può diventarlo ... basta guardare davanti e non gli specchi).

Diversamente, scusatemi, ho sbagliato favola! Buon Natale a tutti, perché se non sappiamo essere più buoni sicuramente possiamo essere più sinceri 😊

Alessandro Ferrari
Direttore Assiterminal



**ASSOCIAZIONE
AGENTI
MARITTIMI
SARDEGNA**

A warm welcome in every Sardinian Port

Via Roma 101 - 09124 Cagliari | Tel. +39-070/651111 - Fax. +391782285497 | E-mail: Info@assoagentimarsardi.it | Pec: assoagentimarsardi@pec.it

A.MAR. SAS di A.Piras & C.



Shipping and Forwarding Agents

A.MAR.SAS DI A. PIRAS & C.
Porto Torres
Tel +39 0799330557 - 3482223302
Email amarptorres@tiscali.it

CARIMAR



CARI.MAR. SRL
Cagliari
Tel +39 070684441 - 070682157
Email mjfernandezmanca@gmail.com



Eftispau Shipping Agency srl

EFISPAU SHIPPING AGENCY SRL
Cagliari - Oristano
Tel +39 070655665 - 3357401889
Email cagliari@eftispaushipping.com



ELIA LUCCHESI SRL
Oristano
Tel +39 0783360121
Email agency@elialucchesi.com



G.M.S. MAR
Porto Torres
Tel +39 079514613
Email albertosini@gmsmar.com



ITALMAR SARDINIA
Worldwide Shipping Agents & Bunker Supplier

ITALMARSARDINIA srl
Cagliari
Tel +39 3485391640
Email fausto@italmar.net



AGENZIE OLIVA
Alghero
Tel +39 079982228
Email shipping@agenzieoliva.it

Pau Shipping Srl
Shipping Agency

PAU SHIPPING SRL
Cagliari - Oristano
Tel +39 070669224 - 078378298
Email operations@paushipping.com



Enrico Pernis Ltd
Shipchandler, Navy & Yacht Agency

ENRICO PERNIS LTD SRL
Cagliari
Tel +39 0702506060
Email cagliari@pernis.com



PLAISANT & C SHIP AGENCY
Cagliari
Tel +39 070668208
Email s.plaisant@plaisant.it - c.fois@plaisant.it



PONS LTD
SHIPPING AGENCY & LOGISTICS

AGENZIA MARITTIMA PONS LTD Srl
Cagliari
Tel +39 0702044803 - 3299266915
Email info@ponsltd.com



SARDINIA YACHT SERVICES

SARDINIA YACHT SERVICES SRL
Olbia
Tel +39 0789906021
Email agency@sardiniayachtservices.it

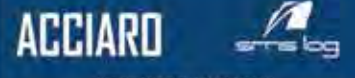


SEAMAR SRL
Cagliari
Tel +39 070668091
Email Roberto.biggio@seamarlogistic.it
Josto.biggio@seamarlogistics.it



Registered maritime agency & yacht services

SEA STAR SHIPPING
Olbia
Tel +39 3492456184
Email leonarda@seastarshipping.it



SHIPPING MEDITERRANEAN SEALOG SpA
Porto Torres
Tel +39 0795623079 - 0795623093
Email info@smslog.it - shipagency@smslog.it



SPIMEX Srl
Oristano
Tel +39 0783360031
Email info@spimexsrl.it



STAR SARDINIA Srl
Cagliari
Tel +39 070906080 - 3481325883
Email star@starsardinia.it

TORCHIANI&CO
SHIPPING AGENCY

TORCHIANI & CO.
Arbatax
Tel +39 0782667067
Email tor.shipping@tiscali.it



UNIMARE Srl
Olbia
Tel +39 078923524
Email gabriele.sardo@unimare.it

Finalmente gli Interporti "asset strategici del paese"

Il 2021 sarà l'anno della definitiva consacrazione degli Interporti italiani, quali infrastrutture strategiche nazionali e servizi essenziali.

Ho la netta sensazione che, a livello istituzionale e nel Paese, si sia ricreato lo spirito che portò negli anni '80 all'approvazione della prima legge di vera programmazione nazionale per lo sviluppo del sistema interportuale italiano, la legge 240/90, quando il nostro Sistema Paese si dotò, primo in Europa, di una legislazione di avanguardia in materia di infrastrutture dedicate al trasporto intermodale.

Non dimentichiamo che tale normativa e le successive hanno permesso, tra l'altro, con un intelligente meccanismo finanziario di poter sviluppare concretamente le dotazioni e le attrezzature interportuali, nella prospettiva di poter realizzare la "rete" italiana degli interporti. Oggi che la discussione della nuova legge sugli Interporti, primo firmatario Rotelli, è in fase avanzata in Parlamento e che la materia è diventata prioritaria nell'azione del Governo, come è testimoniato dall'impegno del ministro de Micheli e del sottosegretario Margiotta, possiamo essere ottimisti.

Finalmente, abbiamo visto utilizzare per gli Interporti italiani dall'esecutivo la definizione di "asset strategici del paese". Poi abbiamo festeggiato i trent'anni di anniversario della legge 240 nel migliore dei modi, con un bando da circa 50 milioni di euro che il Ministero e tutta la struttura tecnica ha già ripartito i fondi tra gli interporti partecipanti, con una rapidità di tempi mai vista prima.

I numeri parlano chiaro: i 23 interporti aderenti all'associazione che presiedo, UIR - Unione Interporti Riuniti, occupano oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica e 5 milioni di metri quadri di magazzini. I 50.000 treni arrivati/partiti nel 2018 hanno permesso di movimentare oltre 65 milioni di tonnellate di merci (più di 2 milioni di TEU).

Con queste cifre il sistema degli interporti italiani è un assoluto protagonista della Logistica in Italia che potrà



rivestire un ruolo strategico in futuro per lo sviluppo del comparto logistico e del sistema industriale italiano come - se ce ne fosse stato bisogno - è stato dimostrato anche in questo periodo di emergenza sanitaria. Nella fase più acuta della pandemia, abbiamo rappresentato le uniche strutture di supporto al Sistema logistico dimostrando di essere essenziali e organizzati.

Ebbene, dal 2021 mi aspetto una vero salto di qualità. In Europa, la rete interportuale italiana già rappresenta una vera eccellenza. Sono sicuro che la nuova legge in discussione contribuirà a valorizzare un Sistema che oramai viene riconosciuto da tutti come un asset strategico.

Però, occorre preservare e conservare gli investimenti che sono stati fatti nel corso degli anni con fondi pubblici a sostegno della creazione di una rete che, senza adeguati finanziamenti, rischia invece di deperire senza alcuna programmazione logistica pubblica. Si potrebbe pensare di estendere il meccanismo finanziario concesso ai porti o pensare di replicare il sistema di cofinanziamento pubblico, già previsto da altri Paesi, che permette di finanziare fino all'80% degli investimenti nei terminal intermodali.

Penso che nel 2021 con questo spirito si arriverà a soluzione anche a temi,

che sono delle inutili "zavorre" e non consentono di far decollare le nostre strutture, in tema di normativa ambientale sugli ampliamenti degli interporti esistenti.

Penso anche che vadano affrontate in una ottica diversa questioni come IMU, in analogia a quanto avviene nelle aree portuali, sia delle riduzioni di aliquote di imposta TARI.

Inoltre, con Rete Ferroviaria Italiana bisognerà proseguire nel percorso di finanziamento per le opere con destinazione ferroviaria che per natura non possono essere ripagate dal mercato se non in un periodo temporale insostenibile per le società di gestione degli interporti, ma che fanno parte della messa in opera strategica del passaggio della merce dalla modalità gomma al ferro e viceversa.

Concretamente, bisogna riconoscere che in questi anni molti interporti non sono riusciti a sviluppare una delle funzioni fondamentali, quella intermodale, per la quale sono stati concepiti. La cause sono molteplici, ben conosciute e soprattutto assolutamente indipendenti dalle volontà, o dalle capacità, delle società interportuali che hanno invece investito in costose attrezzature intermodali e ferroviarie. Per questo sarà prioritario cercare di eliminare, ove possibile, i "colli di bottiglia" infrastrutturali sulla rete ferroviaria che limitano la possibilità di organizzare dei treni intermodali dai porti e dagli interporti del sud Italia verso quelli del nord, sia favorire una maggiore integrazione con il sistema dei porti italiani e la sua associazione Assoport, con la quale negli ultimi anni il rapporto è divenuto molto proficuo e costruttivo. Come abbiamo sperimentato di recente in UIR-Net S.p.A. per la quale abbiamo creato insieme la Cabina di regia riguardante la Piattaforma Logistica Nazionale, presieduta da Zeno D'Agostino, Presidente della ADSP di Trieste.

Matteo Gasparato
Presidente Unione Interporti Riuniti

Identità logistica



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

siamo un Paese davvero **marittimo**?
siamo una nazione ***shipping friendly***?
abbiamo il coraggio di dedicare alle politiche marittime
una ***governance unitaria***?
Confitarma lavora per il
SÌ!



Navi “aspirapolvere del mare” contro le microplastiche

Quella che fino a qualche tempo fa poteva sembrare solo l'ardita fantasia di un sognatore, grazie al caparbio lavoro del Gruppo Grimaldi potrà presto diventare realtà. Nell'ambito di un'ampia strategia finalizzata alla riduzione dell'impatto ambientale delle proprie attività, la compagnia partenopea si è prefissa l'ambizioso obiettivo di trasformare le sue navi in “aspirapolvere del mare”, capaci di raccogliere particelle di microplastica e rimuoverle dall'acqua filtrata durante la navigazione.

Il Dipartimento Energy Saving del Gruppo ha raccolto questa grande sfida tecnologica con entusiasmo, e per portarla avanti ha scelto di collaborare con un partner accademico d'eccellenza: il Dipartimento di Ingegneria Chimica, dei Materiali e della Produzione Industriale (DICMAPI) dell'Università di Napoli Federico II. Il DICMAPI ha un'esperienza più che trentennale nell'analisi e nella progettazione di processi e impianti per trattare le emissioni inquinanti degli impianti industriali, sia quelle in atmosfera che quelle in acqua. Da oltre dodici anni, inoltre, si occupa

specificamente di impianti per il trattamento di gas di scarico e delle acque di lavaggio di motori diesel marini.

Dalla partnership tra il Gruppo Grimaldi e il DICMAPI è nato un progetto di ricerca che punta a migliorare le performance degli impianti di bordo desti-

linee guida dell'IMO e delle regolamentazioni europee e nazionali relative agli scarichi nelle acque naturali. Ciononostante, il nostro Gruppo non smette mai di cercare soluzioni che riducano ancora di più il proprio impatto ambientale”.

C'è poi una seconda fase del progetto, probabilmente ancora più affascinante: come rendere gli scrubber stru-

Un sogno sempre più vicino alla realtà

nati al trattamento dei gas di scarico, ovvero i cosiddetti “scrubber”. In una prima fase, la collaborazione è stata indirizzata allo sviluppo di algoritmi per valutare il funzionamento degli scrubber e poter identificare criteri di funzionamento e miglioramenti impiantistici che consentano di minimizzare sia le emissioni in atmosfera che quelle in acqua.

“Le navi della flotta Grimaldi operanti nel Mediterraneo sono già quelle che emettono meno inquinanti in acqua e nell'atmosfera”, spiega Dario Bocchetti, responsabile del Dipartimento Energy Saving del Gruppo Grimaldi, coinvolto in prima linea in questo progetto. “Le loro emissioni sono di gran lunga inferiori a quanto prescritto dalle

menti addirittura in grado di migliorare la qualità di acque marine contaminate. “In pratica un gigantesco aspirapolvere che trattenga gli inquinanti sospesi nell'acqua aspirata, anche a motore spento, e contribuisca a rimuovere le microplastiche, un problema serio per l'ambiente marino di cui forse ci siamo resi conto tardi”, spiega Francesco Di Natale, Professore Associato presso l'Università Federico II e Responsabile Scientifico del progetto.

I test sulle potenzialità di rimozione di microplastiche in navigazione, effettuati tra dicembre 2019 e maggio 2020 a bordo della nave Cruise Roma, hanno dato risultati molto positivi. Come riporta Di Natale, “grazie alle soluzioni adottate, è stato possibile rimuovere circa



12.000 frammenti di microplastica di dimensioni superiori a 20 micrometri in un solo viaggio lungo la rotta Civitavecchia-Barcellona". Il sistema di raccolta di microplastiche dal mare attraverso un complesso sistema di filtrazione collegato alle pompe di aspirazione ed agli impianti scrubber è stato recentemente oggetto di deposito di domanda di brevetto e gli ingegneri del Gruppo Grimaldi sono al lavoro insieme a prestigiose società di progettazione di impianti di trattamento delle acque per l'industrializzazione della tecnologia di raccolta, il cui prototipo inizierà presto la fase di test.

Considerando che le pompe di uno scrubber possono aspirare fino a 2.000 tonnellate di acqua di mare ogni ora, ciò significa che ogni giorno mediamente 10.000 tonnellate possono essere trattate con le filtrazioni speciali da una singola nave. Su una flotta totale di 100 navi Grimaldi sulle quali è previsto siano installati gli scrubber, i conti sono presto fatti: fino ad 1 milione di tonnellate di acqua di mare depurate dalle microplastiche ogni giorno nel Mediterraneo, nel Mare del Nord, nel Baltico e nell'Oceano Atlantico. Tale risultato darebbe un enorme contributo alla lotta contro le microplastiche che, ingerite dai pesci ed altri organismi marini si inseriscono nella catena alimentare con effetti pericolosi per la salute non solo del mare ma anche dell'uomo.

La collaborazione tra la compagnia armatoriale e il DICMAPI non si è esaurita con il raggiungimento di questi importanti obiettivi, ma è anzi nel

pieno delle attività: sul piano tecnico e scientifico, si prosegue nello sviluppo di soluzioni sempre più accurate, concrete ed efficaci per il controllo delle emissioni ambientali, anche grazie a specifiche campagne di monitoraggio. Proseguirà, inoltre, il coinvolgimento di allievi ingegneri chimici magistrali, che verranno inseriti in specifici percorsi di

tirocinio e tesi di laurea.

“Ci tengo a sottolineare come tutte queste attività siano frutto della sensibilità ambientale del Gruppo Grimaldi, che non si accontenta di essere già in grado di assicurare standard di qualità ambientale ben al di là delle richieste normative”, conclude Francesco Di Natale.



Assologistica: tramutare in azioni i buoni propositi

“Nel 2021 la ripresa economica non riuscirà a ritornare fin da subito ai livelli pre-crisi. Sarà recuperata solo una parte dei volumi movimentati e di conseguenza del fatturato. Si tratterà di un anno di transizione, non privo di rischi per le aziende della logistica che paradossalmente rischiano di pagare l'impegno durato tutto l'anno per garantire la distribuzione di merci e materie prime per il sistema produttivo nazionale”. È quanto prevede il presidente di Assologistica, Andrea Gentile, che chiede al governo di “tramutare in azioni concrete i buoni propositi fin qui mostrati nei confronti del comparto”.

Cosa non la convince nelle azioni intraprese dal governo a favore del settore?

Ad oggi nei confronti delle aziende del comparto non è stato versato in pratica un singolo euro. Molte dichiarazioni d'intenti, interventi ingenti sulla carta, ma niente di reale. Intanto le aziende della logistica, che a differenza del settore produttivo non hanno potuto chiudere le attività, attingendo alla cassa integrazione, sono alle prese con una flessione del fatturato compresa tra il 20 e il 40% e con un aumento sostenuto dei costi per garantire la sicurezza sanitaria del ciclo continuo di distribuzione.

Quali interventi andrebbero attivati?

Come associazione abbiamo avanzato una serie di proposte fin dal primo lockdown nazionale per garantire un minimo di sostegno alla filiera. Ad esempio, per il settore portuale, che allo Stato non è costato niente in termini di cassa integrazione, si sarebbe potuto fare fronte alla crisi con una



Andrea Gentile

riduzione dei canoni demaniali o degli oneri contributivi delle aziende. La mancanza di direttive chiare da parte ministeriale rischia di bloccare i pochi presidenti che si sono mossi in questa direzione. In prospettiva, a causa del coordinamento nazionale della portualità previsto dalla riforma e mai applicato, si rischia che le AdSP comincino a muoversi in ordine sparso con applicazione di misure divergenti in porti confinati.

La salvaguardia dei posti di lavoro come principale sfida del 2021?

Credo proprio di sì. I livelli occupazionali sono stati mantenuti con l'estensione della cassa integrazione fino al prossimo 31 marzo. Sistema oneroso ma che segna un punto di certezza. Ma cosa accadrà a partire dal primo aprile? In questo impegno a trovare soluzioni alternative Assologistica è pronta a prendersi la sua quota di responsabilità. Sarà importante in questa sfida

avere anche i sindacati dalla nostra parte.

Quanto potranno aiutare le risorse del Recovery Fund?

Dipenderà da quanto saremo bravi a realizzare in concreto i bei progetti presenti sulla carta. Se per accorciare il gap infrastrutturale del paese impieghiamo quindici anni anziché due l'impegno risulterà inutile oltre che dannoso: non solo non si concentra la potenza di fuoco delle risorse finanziarie in un breve lasso di tempo ma, alla lunga, le infrastrutture consegnate con decenni di ritardo rischiano di risultare non più in linea con la domanda del mercato.

L'espansione degli armatori lungo la catena logistica è un pericolo?

Non necessariamente, purché, e il discorso vale anche per l'autonomia funzionale in banchina, si rispettino le normative dello Stato. In caso contrario si corre il rischio che i terminal si trasformino da entità economica a sé a semplice anello della filiera. Da centro di ricavi diventerebbero centri di costi, con i relativi tagli che potrebbero incidere, ad esempio, sulla sicurezza e la formazione del personale.

All'inizio del prossimo anno scadrà il suo mandato alla guida di Assologistica. Come giudica questa esperienza?

Bellissima. Ho avuto modo di incontrare persone e aziende di grandissima qualità. Ma lasci dire una cosa che forse suonerà banale ma che è verità che ho verificato: presi individualmente noi italiani siamo in grado di fare cose bellissime ma difettiamo nella capacità di fare sistema. Purtroppo ci confrontiamo con un contesto che frena le nostre eccellenze.

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



The Port of Monfalcone
is the most northern
port of the
Mediterranean



COMPAGNIA PORTUALE
OUR NETWORK YOUR SUCCESS



Le grandi piattaforme di servizi mettono fuori mercato le Pmi

Quando saremo finalmente liberi di uscire dalle nostre case senza nessun tipo di restrizione troveremo un mondo cambiato radicalmente. O quantomeno fortemente indirizzato verso un tipo di futuro su cui ci stiamo interrogando troppo poco. Riccardo Fochi, presidente del Propeller di Milano, grande conoscitore della realtà del Far East ne è convinto e preoccupato. «Tra le conseguenze poco indagate della pandemia c'è un'accelerazione tecnologica che abbiamo introiettato e che sta influenzando la nostra visione interiore e materiale della realtà. Nuovi bisogni, nuovi comportamenti che possono essere misurati e sfruttati dai grandi gestori di big data. Un cambiamento che si rifletterà inevitabilmente anche nel mondo del business e nel settore della logistica. Una sorta di rivoluzione nei confronti della quale rischiamo di rimanere spiazzati».

Cosa la preoccupa di più della "nuova normalità"?

Dal punto di vista dell'attività logistica l'attuale crescita dei noli mi sembra un sintomo di quello che verrà. Di fatto l'integrazione verticale dello shipping, la forte polarizzazione del settore sono il modello che ha dimostrato di essere vincente rispetto alla crisi drammatica che stiamo affrontando. Un mondo monopolizzato da grandi piattaforme di servizi materiali e immateriali che tenderà a lasciare fuori dal mercato le piccole e medie realtà tipiche del nostro sistema produttivo.

Come reagire a tale tendenza?

L'unica soluzione, sembrerà banale ripeterlo, è l'aggregazione dei nostri operatori. Il che non significa come si concepiva un tempo unire le forze ma sfruttare le possibilità date dalla tecnologia per rendere più efficace la loro



Riccardo Fochi

offerta. E' il compito che dovrebbero perseguire le associazioni di categoria: aiutare le PMI ad adottare strumenti indipendenti rispetto a quelli usati dai grandi player per valorizzare il patrimonio di competenze e qualità concrete che nessuna intelligenza artificiale potrà mai replicare. Sarebbe utile, per dire, fare uno scouting delle innumerevoli start up che sviluppano soluzioni applicabili al settore della logistica per proporle alle aziende. Evitando che un giorno queste ultime possano diventare dei competitori per lo stesso mercato.

Quali tipi di servizi potrebbero aiutare il comparto?

Nel settore aereo, per fare un esempio, le piccole realtà di spedizione devono affidarsi alla mediazione dell'handling. Di fatto nello stesso magazzino giacciono le merci di operatori che non si parlano ma che saranno trasportate nello stesso pallet. Ecco, garantendo il rispetto dei dati relativi alla singola spedizione, si potrebbe rendere più efficiente il sistema attraverso un coordinamento operativo più stringente. L'incapacità di fare "massa critica" d'altronde è alla base del fallimento dei

collegamenti ferroviari verso la Cina. In una situazione favorevole di mercato il mondo degli spedizionieri non è riuscito ad organizzare treni da 40 container da inviare verso l'Oriente. Un'occasione persa considerando gli investimenti che le grandi compagnie di navigazione stanno riversando verso le vie terrestri.

Perché non siamo riusciti ancora a cogliere le opportunità della BRI?

A differenza di Polonia e Ungheria, che hanno valorizzato la loro posizione geografica al centro dell'Europa, cogliendone i benefici sotto forma di traffici, l'Italia non è stata capace di fare altrettanto con la sua posizione baricentrica nel Mediterraneo. Il rischio è di perdere la partita del futuro che riguarderà soprattutto le delocalizzazioni della produzione cinese in Africa. Questo perché non c'è chiarezza sulle contropartite da chiedere. Siamo l'unico Paese del G7 che ha chiuso un Mou sulla BRI, tra l'altro attirandoci forti critiche dal punto di vista politico. Alla prova dei fatti l'accordo ha prodotto magri risultati mentre la Francia, con semplici accordi commerciali al di fuori della Belt and Road Initiative, è riuscita a vendere a Pechino Airbus per centinaia di milioni di euro.

Lei è tra i promotori dell'associazione logistica dell'arte. Come procede l'iniziativa?

Abbiamo ottenuto tutte le richieste di sostegno fatte al ministero per mitigare gli effetti negativi che sta scontando il settore a causa della pandemia. Proseguiamo la nostra strada verso una sempre maggiore professionalizzazione del segmento. Per l'anno prossimo lavoreremo per il riconoscimento delle Zone Economiche Speciali per la cultura: chiederemo per determinate aree a vocazione turistica e culturale le stesse semplificazioni pensate per quelle propriamente industriali.

G.G.



SHIPPING MEDITERRANEAN SEALOG SPA

- Shipping agency
- Stevedores
- Clearance
- Warehousing
- Industrial transport

Portati in Porto

In mare e a terra puntuali per vocazione



SERVIRE IL MEDITERRANEO

SHIPPING MEDITERRANEAN SEALOG SPA

Head Office-Administration +39 079 562 3079 | +39 079 562 3368 | info@smslog.it
Terminal Porto Torres, Italy - Molo Asi | +39 079 516 074 | +39 079 517 083

Monti: manca un piano industriale sullo shipping

Nel secondo libro cui sta lavorando Pasqualino Monti racconterà quanto ha imparato in questi anni siciliani. «Un'esperienza bellissima, portata avanti con una squadra di grandi eccellenze che sono spesso tornati a lavorare nella loro terra, per dare un contributo alla sua crescita» tiene a sottolineare il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. «Uno sforzo comune che però è rallentato quando non intralciato dal male tutto italiano dell'insipienza e dell'apatia che circonda chi vuole fare la differenza. Purtroppo stiamo alimentando un meccanismo perverso che reputa virtuoso il "non fare", non premia il

merito, in un appiattimento di aspettative e falsi problemi che sta affondando tutto il Paese».

Come si è palesata questa negatività nella sua attività quotidiana alla guida dell'AdSP?

Le faccio un esempio di uno tra i tanti meccanismi demenziali con cui si governa questo Paese. Ho ereditato quattro scali, alcuni dei quali per la prima volta gestiti da un ente portuale, che necessitavano come primo intervento dei dragaggi. Ora, è già assurdo non poter disporre di una legge che permetta la manutenzione dei fondali portuali paragonabile a quella degli altri paesi europei, ma al danno siamo capaci di

aggiungere anche la beffa. A Trapani, dove stiamo procedendo con l'iter burocratico previsto, le caratterizzazioni effettuate, la cui validità dura cinque anni, dovranno essere rifatte poiché le autorizzazioni relative sono arrivate sette anni dopo. Uno spreco di risorse pubbliche che potevano essere destinate ad altri interventi.

Cosa determina questo stato di cose?

È come se ci fossimo dimenticati che un Paese come l'Italia, votato all'export, povero di materie prime, ha bisogno innanzitutto dei suoi porti per essere competitivo. Il mare non fa parte dell'agenda politica. Certo vengono



stanziare risorse, con la struttura tecnica di missione del ministero si sta provando a mettere su una cabina di regia efficace, ma sulla "macchina porto" si ragiona poco, anche perché manca un piano industriale su attività marittime e intermodalità, essenziale per disegnare il nostro futuro. A livello più generale, poi, bisognerebbe cominciare a ragionare non solo più in termini di repressione: non si è ladri fin quando non si ruba. Questo atteggiamento alimenta tutta la cattiva burocrazia che ci impedisce di andare avanti in modo rapido ed efficiente.

Come se non bastasse su tutto il sistema pende la spada di Damocle delle richieste europee...

Personalmente non sono per le battaglie di retroguardia. Trovo giusta la posizione delle autorità italiane nel difendere il nostro modello basato sull'ente portuale non economico: dopo tre anni di chiarimenti e il pronunciamento della Commissione non ci resta che appellarci alla Corte di Giustizia



Pasqualino Monti

europea. Allo stesso tempo, però, bisognerebbe fare un ragionamento più ampio su finalità e organizzazione delle nostre autorità portuali. Finora l'attuale modello ha fatto comodo al MEF: ha preso gli introiti dei porti, considerandoli una sorta di filiali delle direzioni generali dei ministeri. Ma gli scali non possono essere guidati in modo burocratico, hanno bisogno di mettere in campo strategie precise rispetto ai mercati mondiali. Un primo passo potrebbe essere l'uscita dall'elenco della AdSP dall'elenco Istat. Non possiamo essere soggetti a limitazioni ministeriali, siamo un elemento del mercato.

Si sta riscoprendo ammiratore delle SPA?

Non ho nessuna preclusione sulle formule. Riguardo alla società per azioni, ad esempio, basterebbe capitalizzare le aziende sfruttando un vincolo di inalienabilità del demanio. Ma non è questo il punto. Andrebbe preso atto, semplicemente, che le autorità sono enti speciali. È un'impostazione che ho portata avanti durante la presidenza di Assoport. C'è una peculiarità delle attività portuali espressa attraverso la legge 84/94. Muoversi in questa direzione spezzerebbe certe catene: in materia infrastrutturale si potrebbe operare senza andare in deroga di legge, così come si potrebbero sfruttare la parte speciale del Codice Appalti.

A proposito di Assoport, è da escludere il rientro all'interno dell'associazione?

Niente affatto. Sono convinto che le posizioni dei vari presidenti di AdSP siano essenziali: siamo soldati impiegati sul fronte principale per lo sviluppo del Paese. Proprio per questo bisogna avere il coraggio di discutere francamente sulle cose da fare. Il compianto Francesco Nerli, con cui ho avuto anche grandi divergenze, quando si

trattava di battere i pugni sul tavolo per difendere i porti lo faceva, anche contro i ministri della sua stessa parte politica. Ecco, se ci sono le condizioni per discutere dell'orientamento della nostra portualità, ci sono. Altrimenti continuerò ad essere un free-lance.

Cosa si aspetta dal recente accordo chiuso con Fincantieri?

Abbiamo chiuso tutta la filiera delle attività crocieristiche, settore su cui puntiamo molto una volta superata la crisi causata dalla pandemia, mettendo finalmente a disposizione dell'attività turistica tutti i tipi di servizi. Quando sono arrivato in Sicilia lo stabilimento produceva solo tronconi e registrava circa 700 ingressi di lavoratori al giorno. L'obiettivo, grazie alla concessione fino al 2057, è arrivare dagli attuali 3mila a circa 7mila con la costruzione intera delle navi. Si è trattato di un impegno portato avanti nell'ultimo anno e mezzo per mettere l'azienda nelle migliori condizioni per operare. Abbiamo sgomberato il bacino industriale da pontili e microconcessioni non attinenti, realizzato la colmata, messo a disposizione 25mila metri quadri di nuove aree, adeguato il bacino grazie ad un finanziamento di 120 milioni di euro dal fondo centrale infrastrutture. Nel 2024 contiamo di completare anche il secondo bacino da 150mila tonnellate. Insieme a tutte le infrastrutture di accoglienza e servizi le crociere contribuiranno in questo modo a rilanciare anche il settore industriale impegnato nell'indotto in una visione più ampia di "industri portuale".

Quali sono gli obiettivi per il futuro?

Stiamo ancora chiudendo i conti con un 2020 certamente complicato dalla pandemia, soprattutto nel settore passeggeri, ma anche positivo sotto altri versi. Il numero dei cantieri aperti è aumentato, segno che gli interventi programmati vanno avanti mentre il traffico ro-ro è cresciuto inaspettatamente del 20%, grazie al raddoppio di alcune tratte e all'apertura di nuove. Superata la crisi sanitaria entreranno a regime gli accordi siglati nel 2019 con MSC Crociere e Costa Crociere che dovrebbero portare circa 1,5 milioni di passeggeri. Inoltre, continueremo il lavoro impostato per aumentare le connessioni con il Nord Africa, area tra le più promettenti del Mediterraneo. Sotto questo aspetto abbiamo raddoppiato le rotte per la Tunisia mentre stiamo studiando la possibilità di incrementare i traffici con l'Algeria triangolando gli storici collegamenti tra questo Paese e il porto di Marsiglia. C'è ancora molto da fare ma ho a disposizione una squadra di professionisti eccellenti per centrare tutti gli obiettivi.

G.G.





Interporto Campano guarda con fiducia al suo sviluppo

Come ogni crisi, anche l'emergenza sanitaria da Covid-19 può diventare per il comparto della logistica, della mobilità su ferro e dell'intermodalità un'occasione di sviluppo. Questa fase drammatica, infatti, oltre ad aver impresso una formidabile accelerazione ai processi di innovazione e digitalizzazione, ha anche confermato il ruolo di "servizi essenziali" della "rete" rappresentata dagli interporti. Inoltre, i progetti infrastrutturali che saranno contemplati dal Recovery Fund sicuramente daranno un ulteriore impulso allo sviluppo del settore.

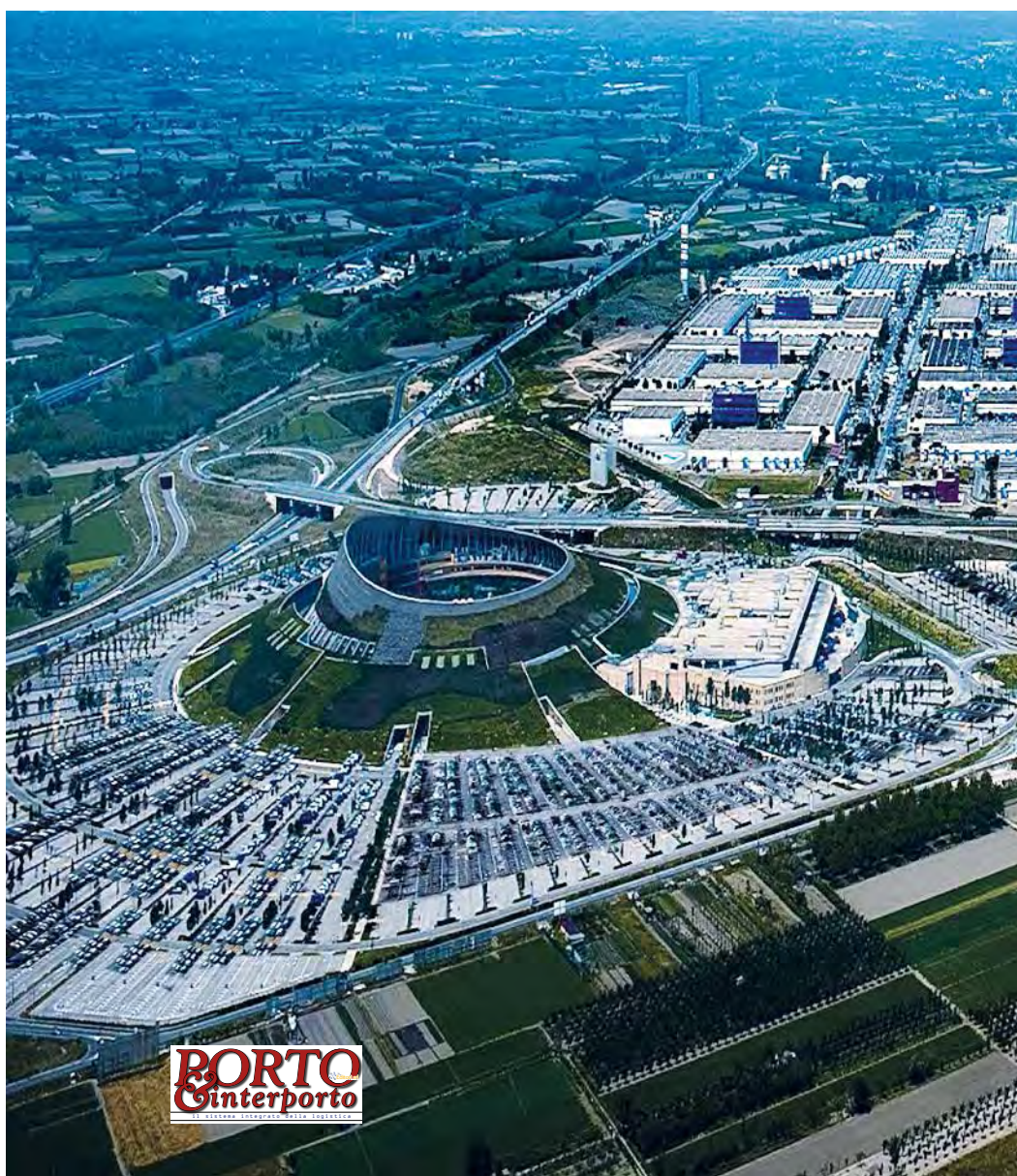
Tuttavia, affinché ciò si traduca in una reale opportunità, la qualità dei servizi, l'efficienza delle infrastrutture e delle strutture immobiliari saranno sempre più paradigmi indispensabili per competere.

Nel corso degli anni, dalla società Interporto Campano (concessionaria della Regione Campania per la gestione dell'interporto nolano), è stato realizzato a Nola un compound efficiente che riunisce centinaia di imprese e garantisce qualificati servizi alle merci ed alle persone, in primis la Sicurezza. Circa 500.000 mq di magazzini occupati da circa 200 aziende di varia natura, tra operatori industriali, distributori, logistici, spedizionieri e corrieri di livello internazionale, una stazione ferroviaria interna privata gestita da RFI (unico interporto in Italia), e un sistema di trasporto combinato (ferro, gomma, aria e

mare) ne fanno uno dei maggiori hub strategici italiani.

Non deve stupire che, nel corso di tutto il 2020, nonostante l'emergenza

sanitaria, l'interporto di Nola è rimasto regolarmente operativo e, senza soluzione di continuità, ha assicurato la movimentazione delle merci nel pieno



rispetto delle normative di safety & security.

Interporto Campano, poi, oltre che ad attività di Real Estate ha puntato negli ultimi anni su un sempre maggiore rafforzamento del proprio comparto operativo, vale a dire delle sue società controllate nei settori della logistica, dei trasporti e dei servizi.

I numeri delle società controllate da Interporto Campano che operano nel trasporto cargo e nei servizi terminalistici hanno registrato un costante incremento, durante i primi mesi del 2020, in pieno lockdown, ed ancora oggi durante questa seconda ondata della pandemia, mostrano un leggero incremento, seguendo il trend di crescita degli ultimi anni.

Un chiaro segnale della fase di crescita del polo intermodale e del trasporto ferroviario nell'Interporto di Nola.

Ad esempio, la ISC - Interporto Servizi Cargo ha registrato nel 2019 un fatturato "core" in crescita e insieme a ISC Intermodal (società MTO che si occupa della commercializzazione degli spazi sui treni operati da Interporto Servizi Cargo) ha approvato un Piano Industriale quinquennale 2020/2024 di

ulteriore forte crescita. Un caposaldo del nuovo piano industriale è l'innovativo progetto TAC che consente l'utilizzo della rete ferroviaria oggi dedicata alla Alta Velocità per il trasporto merci

Inoltre, la ISC Intermodal, operatore MTO controllato da Interporto Campano, ha attivato recentemente un collegamento tra la Cina e l'Interporto di Nola, attraverso la ferrovia, che consente alla merce di arrivare via treno all'hub nolano senza nessun trasbordo intermedio con un transit time di circa 21 giorni, percorrendo 9.060 km di ferrovia, con tappe presso gli hub di Kaliningrad (Russia), Rostock (Germania), Verona (Interterminal). I vantaggi del servizio sono di tipo operativo, per il rapporto diretto con sdoganamento in importazione presso la dogana di Nola e per i ridotti rischi di dannosità della merce, e anche ambientali, specie in relazione alla riduzione di emissione di CO2, calcolata del 20% (fonte ecotransit.it). D'altro canto anche la sostenibilità si configura come uno dei maggiori key factor della società madre.

Nel ramo Real Estate, infine, a Nola prosegue il dialogo con le istituzioni per il Progetto di Ampliamento dell'Inter-



porto (circa 1 milione di mq), che rientra nel più ampio disegno di sviluppo del territorio dell'area nolana prefigurato dalla Regione Campania e dall'Asi Napoli.

L'Ampliamento, destinato ad aziende industriali, light industrial, operatori logistici, corrieri e aziende di produzione, rientra nel quadro delle prospettive di valorizzazione dell'area Zes Campania – in cui l'interporto è integralmente ricompreso - e può essere, in un contesto post pandemico, una occasione per soddisfare le nuove crescenti richieste del mercato.

A distanza di più di dieci anni - quando a Nola ricoprì il ruolo di Direttore Generale - l'interporto di Nola è cresciuto esponenzialmente. La società oggi ha tra i suoi obiettivi quello di sviluppare ulteriormente l'area e gestire attività operative "core" attraverso le sue controllate, TIN (Terminal Intermodale Nola), ISC (Interporto Servizi Cargo) e ISC Intermodal. Guardiamo con ottimismo e fiducia alle attività delle nostre società controllate oltre che per il potenziale specifico delle società sia per l'evoluzione del contesto, anche per due aspetti in particolare: in primis, la tendenza generale nei riguardi di tutto ciò che è "green", che porta le merci verso trasporti meno inquinanti e congestionanti della gomma, come appunto il trasporto ferroviario. In secondo luogo, la costante domanda che ci perviene di trasporti ferroviari intermodali, non necessariamente con destinazione Nola, che evidentemente è frutto dell'efficienza che siamo in grado di garantire.

Alfredo Gaetani
Presidente Interporto
Campano S.p.a.



Ise: connessioni coerenti con tutti i porti del Sud Italia

Nella "nuova normalità" il settore della logistica dovrà muoversi mettendo a frutto il capitale di affidabilità maturata nei momenti più duri del lockdown. Le supply chain, dopo il primo momento di impasse, hanno alimentato i flussi da ogni angolo del globo, riuscendo a supportare una ripresa che ancora oggi si presenta asincrona e asimmetrica. La consapevolezza della centralità del comparto, che per la prima volta ha superato confini ristretti della discussione settoriale, deve essere giocata nella partita del Recovery Fund, puntando a colmare i divari infrastrutturali che, specie nel Mezzogiorno, hanno fin qui frenato tutto il Paese. Un discorso che riguarda, a ragione, anche l'Interporto Sud Europa che, nelle parole del suo neo presidente, Riccardo Monti «deve dismettere la maschera di "bella addormentata" indossata finora».

Cosa non ha funzionato finora?

Una connessione coerente a livello infrastrutturale con i porti del Sud Italia, le uniche porte attraverso cui la penisola può intercettare la grande mole di traf-



Riccardo Maria Monti

fici che sta passando da Suez. ISE di per sé è perfettamente attrezzato: avere 11 coppie di binari, tre caselli autostradali dedicati, collegamenti sulla direttrice Napoli – Milano e Napoli – Bari, ne fa un punto di riferimento logistico posto proprio al centro del Mediterraneo. Si prenda invece lo scalo di Napoli, distante solo 16 chilometri, di cui costituiamo il vero e proprio retroporto.

La mancanza di collegamenti ferroviari, comune a tutti i porti meridionali, impedisce di entrare seriamente nel mondo logistico del XXI secolo.

Come ha intenzione di affrontare quest'ingresso nella contemporaneità l'Interporto?

Abbiamo da sviluppare ben 5 milioni di metri quadri di nuove aree, di cui 300mila al coperto. L'obiettivo è l'ottimizzazione degli spazi che però da sola non basta. Senza l'integrazione di nuovi servizi doganali e di strumenti tecnologici avanzati, tema su cui siamo ugualmente impegnati, non riusciremo ad attirare gli operatori. È questa la sfida generale che riguarda la logistica in Italia. Nelle realtà più avanzate lo sdoganamento della merce viene effettuato già a bordo della nave, c'è una totale condivisione delle informazioni, fluidificazione dei processi. Sembrerà scontato ma se non eliminiamo i "colli di bottiglia" avremo perso la battaglia.

Quanto pesa in questa situazione la non attivazione delle ZES?

Quello è un ritardo che letteralmente grida vendetta. A tre anni dalla loro





costituzione non si è ancora riusciti a sfruttare l'enorme potenzialità che potrebbero liberare. Ma lamentarsi per quello che non è stato fatto ha poco senso: piuttosto l'obiettivo, a partire dal prossimo anno, è rimboccarsi le maniche e risolvere il problema, recuperando il prezioso tempo perduto. Le ZES, insieme ai collegamenti ferroviario, rappresenterebbero la giusta soluzione ad un problema atavico della logistica

meridionale: la presenza di porti, tutto sommato, efficienti, in grado di gestire il traffico, ma zone retroportuali fragili, incapaci di attirare servizi di valore aggiunto alla merce, come la trasformazione e il packaging.

Come potrebbe posizionarsi ISE in questa nuova logistica?

Ci troviamo lungo i principali assi di raccordo del Sud Italia, il che significa essere in posizione baricentrica rispet-

to al Mediterraneo. Con la risoluzione di tutte le criticità potremmo diventare polo di attrazione per tutti quei traffici che il modello del gigantismo navale convoglia verso il Mediterraneo, via Suez. È un controsenso che la merce viaggi direttamente verso il Nord Europa, quando dall'Italia potrebbe raggiungere tutti i mercati del continente con un netto risparmio di tempi.

G.G.



Ripartire dopo l'emergenza con misure concrete ed efficaci, riconoscere il ruolo strategico del popolo del trasporto e della logistica nell'economia nazionale, puntare all'adozione di strumenti volti alla sostenibilità ambientale, all'innovazione tecnologica, alla sburocrazia amministrativa, alla digitalizzazione, alla detassazione e decontribuzione del costo del lavoro, alla riduzione del gap infrastrutturale ed occupazionale tra Nord e Sud, valorizzare la formazione giovanile e professionale: questi sono stati gli obiettivi principali discussi ed affrontati dall'Associazione nel 2020 e questi saranno i temi principali sui quali ALIS continuerà a porre la massima attenzione anche nel prossimo anno.

Durante tutto il 2020, infatti, ALIS ha continuato a promuovere un costante confronto con i Soci, numerosi incontri anche in videoconferenza con tutto il cluster, le Istituzioni e gli stakeholder del settore, una forte e capillare presenza mediatica sui principali canali televisivi e radiofonici così come attraverso la nuova tv associativa "ALIS Channel" - che con ALIS TG News e con gli Speciali Porti e Speciali Aziende sta facendo conoscere a tutti il ruolo essenziale svolto dal settore - lettere e documenti tecnici presentati al Governo contenenti la proposta di misure straordinarie e

centro della Ripartenza" a Manduria, in Puglia, nella splendida cornice della Masseria Li Reni. Iniziative pubbliche, svolte in presenza nel pieno rispetto dei protocolli di sicurezza anti-Covid, che hanno favorito un confronto costruttivo e dinamico tra il cluster ALIS, il Governo, le Istituzioni, il mondo accademico,



Guido Grimaldi

manageriale ed imprenditoriale.

Al fine quindi di fornire un contributo concreto e propositivo e di dar voce al popolo del trasporto e della logistica, ALIS ha recentemente presentato ai

associativa, portando avanti un'azione propositiva per valorizzare le imprese e destinare risorse e misure concrete all'intero settore. In tal senso ALIS stessa ha accolto con piacere le ultime misure previste dal Disegno di legge di Bilancio, che introducono stanziamenti importanti proprio nella direzione auspicata, segno di come il lavoro di analisi e di proposte fatto dall'Associazione stia ottenendo un riscontro positivo da parte delle Istituzioni governative.

Le proposte presentate da ALIS, frutto dell'interlocuzione continua e diretta con gli associati, non hanno riguardato solo l'emergenza ma, in generale, gli aspetti centrali per il settore e per la vita associativa, come nel caso della continuità territoriale con le isole. L'Associazione, che ha continuato ad assicurare - anche in un momento così difficile e delicato per tutta Italia - la continuità territoriale di passeggeri e merci ed il regolare approvvigionamento delle Isole, si è fatta portatrice di proposte costruttive nell'interesse del cluster del trasporto marittimo, stradale e ferroviario e, proprio in tale direzione, ha espresso preoccupazione in particolare nei confronti dell'articolo 205 del DL Rilancio che, anziché supportare l'intero settore che ha operato incessantemente senza sussidi statali, ha previsto invece il rinnovo della Convenzione pubblica - peraltro di

Il 2020 di ALIS

strutturali per il rilancio del trasporto e della logistica. ALIS ha mostrato da subito massima collaborazione con le Istituzioni e massima operatività, mettendosi a completa disposizione del Paese, come i numerosissimi italiani, uomini e donne, che con coraggio e determinazione - e consapevoli dei rischi incombenti per la loro salute - hanno continuato a garantire la consegna di generi alimentari, dispositivi ed apparecchi sanitari, beni di prima necessità e merci lavorando incessantemente sul piano istituzionale, sanitario e professionale per contenere non solo la diffusione del Covid-19, ma anche i danni sociali e finanziari che questa stava e sta inevitabilmente causando.

Le proposte presentate da ALIS sono state anche oggetto dei due eventi nazionali organizzati a luglio: "La due giorni di ALIS. La ripresa per un'Italia in movimento" a Sorrento e "Trasporto e turismo sostenibile: il Mezzogiorno al

massimi vertici governativi 17 proposte ritenute prioritarie per il rilancio dell'intero settore, che vanno dagli interventi a favore della liquidità e a supporto dell'economia reale attraverso la leva fiscale, al sostegno all'intermodalità per evitare il back-shift modale, dalla digitalizzazione e semplificazione dei processi amministrativi alle politiche occupazionali e di formazione specifiche per il settore. Strumenti importanti per l'intera filiera logistica così come le proposte avanzate anche nella fase di lockdown, tra cui l'estensione della moratoria bancaria alle grandi aziende (al pari di quanto previsto dal DL Cura Italia per le PMI), che ALIS ha ottenuto attraverso l'adesione al nuovo Addendum all'Accordo per il Credito 2019 sottoscritto da ABI-Associazione Bancaria Italiana con le Associazioni di rappresentanza delle imprese. E' proprio in questa direzione che si è mossa e si continua a muovere l'attività

imminente scadenza - nei confronti di un unico operatore marittimo. Per tale motivo ALIS auspica all'adozione di un nuovo modello di continuità territoriale soprattutto in considerazione del fatto che, per le grandi Isole, il cluster incide per circa l'87% della quota di mercato cargo in Sicilia e per il 65% in Sardegna, senza ricevere alcun contributo pubblico. Ed è anche per questo che ALIS, ormai da tempo, invita il Governo a valutare per la continuità territoriale marittima l'adozione anche nel nostro Paese del c.d. "modello spagnolo", che prevede un sostegno diretto agli utenti finali, cittadini ed aziende di trasporto, sia nel caso del trasporto passeggeri sia nel caso del trasporto merci e che garantisce il rispetto dei principi di libera, sana e leale concorrenza nel mercato.

Analoga attenzione è stata riservata dall'Associazione al tema della tutela occupazionale, che le imprese asso-



ciate hanno continuato a garantire anche in un anno così difficile dove, a differenza di alcune importanti multinazionali (come Lufthansa, Airbus, Renault, Ryanair, Hertz), hanno fatto un uso molto ridotto della Cassa Integrazione e hanno deciso invece di investire nel capitale umano preservando i posti di lavoro.

L'idea alla base di tutte le iniziative promosse da ALIS e dell'intenso lavoro portato avanti è che gli operatori dell'intera filiera logistica hanno svolto nella fase emergenziale - e stanno svolgendo ancora oggi - con impegno e coraggio un ruolo essenziale per la continuità economica del Paese, da cui è possibile cogliere anche una opportunità di ripresa dell'intero Sistema Paese. Tale visione pragmatica e positiva per il futuro è stata oggetto anche dell'Assemblea Generale di ALIS 2020, svoltasi in modalità videoconferenza lo scorso 25 novembre, durante la quale l'Associazione ha voluto dare un chiaro segnale di continuità con la rielezione all'unanimità del Presidente ALIS Gui-

do Grimaldi, confermato quindi anche per i prossimi quattro anni.

"E' stata per ALIS una giornata molto importante e, al tempo stesso, per me molto emozionante perché, nel corso di questa edizione 2020 dell'Assemblea Generale, abbiamo tracciato il bilancio dei primi straordinari quattro anni di attività associativa e, grazie alla fiducia che tutti i Soci hanno nuovamente riposto in me e nell'intera struttura di ALIS, abbiamo dato il via ad un ulteriore quadriennio che sarà altrettanto entusiasmante e ricco di iniziative, proposte, approfondimenti, azioni concrete per il popolo del trasporto e della logistica".

Con queste parole Guido Grimaldi ha commentato la sua riconferma alla guida dell'Associazione che, nata nel 2016 con l'obiettivo di promuovere la logistica sostenibile e di incentivare l'utilizzo del trasporto intermodale - che ad oggi ha già permesso di far risparmiare circa 2,2 milioni di tonnellate di emissioni di Co2 all'anno grazie all'intermodalità marittima e ferroviaria - attualmente rappresenta oltre 1.530

aziende, oltre 185.000 lavoratori ed un fatturato aggregato di 30 miliardi di euro, riunendo insieme compagnie armatoriali, società di autotrasporto, compagnie ferroviarie, spedizionieri, terminal, aziende fornitrici di servizi di trasporti e logistica, interporti, ITS e, in qualità di soci onorari e partners istituzionali, porti, aeroporti, Università e centri di ricerca.

Numeri e dati importanti, che hanno consentito ad ALIS in questi primi quattro anni di diventare la realtà associativa di riferimento per tutto il popolo del trasporto e della logistica e che oggi delineano un nuovo percorso da continuare a tracciare insieme a tutti gli associati, tornando a porre lo sviluppo della sostenibilità al primo posto dell'agenda associativa e condividendo strategie ed obiettivi per puntare a riconoscere il valore morale e sociale del lavoro svolto nonché il ruolo essenziale del settore al fine di rilanciare questo meraviglioso Paese che merita di essere ai primi posti dello scenario Europeo e Mondiale.

Un anno difficile ma il Propeller resiste e guarda avanti

Si chiude un anno terribile per tutti ed in particolare per molti comparti dell'economia del mare, crociere in primis.

Lo shipping ed i porti hanno tutti molto sofferto per i prolungati lockdown che hanno paralizzato, o comunque molto limitato, settori importanti della nostra economia e le conseguenze sono state evidenti: tutti i porti italiani marcano il segno meno nei propri traffici e lo shipping ha dovuto continuare a pagare i propri costi riducendo molto, o a volte azzerando, i propri introiti.

Ma i porti italiani sono rimasti sempre aperti h24 al servizio dell'economia nazionale ed altrettanto hanno fatto gli armatori con le proprie navi da carico ed anche con quelle passeggeri per assicurare i collegamenti con le isole: da agosto sono anche ripartite le crociere con standard elevatissimi di sicurezza

che garantiscono una bolla sanitaria a bordo.

Il nostro Cluster ha quindi mostrato di saper resistere e reagire alla terribile pandemia: mancano ancora, soprattutto in alcuni dei nostri settori, ristori adeguati alle perdite verificatesi ma su questo le Associazioni di categoria stanno cercando di far valere le proprie ragioni.

In questo quadro totalmente imprevedibile il Propeller ha fatto la sua parte e, dopo i mesi di marzo ed aprile in cui la testa di tutti era solo concentrata su lockdown e sopravvivenza, già da maggio ha ricominciato quasi ovunque la propria attività.

Nei 24 Clubs sparsi sul territorio nazionale è subito ripartita una intensa attività via web: il Propeller nazionale ha coordinato con tutti Clubs l'attivazione di una piattaforma web professionale

che ha consentito ai Clubs di riprendere le proprie attività in modalità diversa, ma ristabilendo quelle relazioni umane su cui si basa la nostra azione.

La segreteria nazionale ha coordinato queste attività comunicandole a tutti i Clubs e consentendo quindi a tutti i 1.500 soci sparsi sul territorio nazionale di partecipare a webinar, tavole rotonde, convegni cui prima per la distanza non potevano eventualmente partecipare. L'ultima manifestazione Propeller prima del lockdown di primavera è stata la quarta edizione di Shipping, Port and logistics meet Industry, tenutasi a fine gennaio in Assolombarda a Milano: anche in questa occasione Riccardo Fuochi è riuscito ad aggregare altre associazioni di categoria ma soprattutto l'industria, protagonista insieme al cluster logistico di una due giorni entusiasmante.



Poi purtroppo il buio fisico che ci ha avvolto ed ha impedito che tanti eventi già programmati avessero luogo.

Palermo e la Sicilia non si sono però piegati e a fine giugno Paolo Molinelli è comunque riuscito ad organizzare i Sicily Shipping Days, manifestazione aperta anche a Catania e Messina con contributi, nelle due giornate di Convegni, di importanti relatori italiani e stranieri. Tutto via web, ma molto efficace e vorrei sottolineare l'unità tra i porti siciliani, spesso in passato divisi tra loro, a conferma del fatto che il Propeller tende sempre ad unire le comunità. Tra giugno e luglio abbiamo avuto tre incontri Propeller – Assoport (un grazie al Presidente Daniele Rossi!) in cui abbiamo ospitato anche tutte le Associazioni del Cluster marittimo, portuale e logistico proprio per testimoniare e facilitare la necessaria unitarietà del Cluster, particolarmente in questo difficile momento.

A fine estate a Napoli siamo riusciti, con grande fatica, ad organizzare in parte in presenza fisica (con controlli sanitari rigidissimi) ed in larga parte via web la quarta edizione della Naples Shipping Week, un format or-

mai conosciuto ed atteso non solo dal Cluster marittimo, portuale e logistico ma anche dal mondo della cultura, delle scienze e della scuola: presenze numerosissime ed autorevoli tra cui il Presidente Fico, la Ministra De Micheli ed il Ministro Manfredi, il Sottosegretario Traversi e tanti altri. Anche in questo caso il Propeller ha unito il Cluster e durante la settimana Assoport ha tenuto a Napoli la sua Assemblea annuale e SRM ha presentato durante la shipping week il suo prestigioso rapporto annuale sull'economia del Mare. Un grazie a Carlo Silva ed a Click Utility che con grande efficienza hanno assicurato l'organizzazione della NSW in una situazione molto difficile.

Anche sul fronte interno il Propeller ha continuato le sue riunioni del Consiglio Nazionale, del Comitato di Presidenza, oltre che dei Consigli locali dei vari Clubs: devo dire che la frequenza e la partecipazione a queste riunioni è molto cresciuta grazie ad un consolidato sistema di collegamenti via web. Tutti i Clubs hanno avuto una intensa attività, alcuni addirittura come Genova e Ravenna, hanno iniziato appuntamenti settimanali di incontri con personalità

del settore e vedo in tutte le occasioni una crescente partecipazione dei soci. Abbiamo anche unito le forze con altre Associazioni con finalità analoghe e porto ad esempio il recente incontro con il Comandante Gennaro Arma, the brave captain della Diamond Princess. Lo abbiamo organizzato come Propeller Napoli insieme alla Lega Navale Italiana (oggi presieduta dall'amico Ammiraglio Marzano) ed insieme all'Accademia della Marina Mercantile Italiana: grande successo dell'incontro che ha visto collegate quasi 700 persone tra propellerini, studenti, etc. a dimostrazione del fatto che uniti si vince. Un anno intenso il 2020 anche sul fronte europeo con contatti ormai regolari tra i tanti Propeller presenti nel vecchio continente. A luglio abbiamo anche tenuto un interessante bilaterale tra Italia e Turchia, importanti gli scambi marittimi tra i due Paesi, ed il 10 dicembre abbiamo tutti Clubs europei organizzato la presentazione del rapporto annuale dell'UNCTAD sull'economia marittima avendo tra i relatori Alessandro Panaro, Direttore SRM e Consigliere Propeller Napoli. SRM conferma la sua autorevolezza scientifica e siamo particolarmente contenti di averla stabilmente al fianco del Propeller.

Il Propeller inoltre è stato invitato il 17 Novembre ad una tavola rotonda all'Asian Logistics Maritime and Aviation Conference (ALMAC), Si tratta di una primaria conferenza dedicata ai servizi logistici internazionali, svoltasi in modalità virtuale nei giorni 17 e 18 novembre a Hong Kong che, quest'anno per la prima volta, ha coinvolto anche il settore dell'aviazione. L'edizione 2020 si è focalizzata sulla rilevante ed attualissima tematica del "Capturing opportunities amidst volatility". Nel corso della tavola rotonda sono state affrontate importanti tematiche relative alla supply chain globale, alla luce delle innovazioni tecnologiche che si stanno sviluppando in Asia e globalmente. Il Propeller (aveva già partecipato all'edizione del 2017, in presenza) ha avuto al suo fianco Assoport, Srm e Aeroporti di Milano.

E' mancato certamente il contatto diretto tra i soci, le missioni all'estero e le tante costruttive relazioni che negli anni siamo riusciti a sviluppare. La missione 2020 del Propeller doveva aver luogo in novembre a Dubai in occasione dell' EXPO, non è stata annullata, è stata solo rinviata al prossimo autunno quando, siamo certi, sarà vinta la terribile battaglia contro il Covid.

Umberto Masucci
Presidente The International
Propeller Clubs

Il Registro navale di Panama si concentra sul miglioramento

Il Registro navale di Panama continua il suo piano di implementazione, puntando gli sforzi non solo nel confermarsi come il più grande Registro al mondo ma anche il più efficiente. È anche per questo motivo che ha aderito recentemente al Maritime Anti-Corruption Network (MACN), che rappresenta buona parte delle compagnie marittime mondiali che si battono per un ambiente commerciale migliore e privo di corruzione. “Siamo impegnati a sostenere il MACN nel suo obiettivo di realizzare un commercio equo e solidale e un'industria marittima al riparo della corruzione” ha spiegato al proposito Rafael Cigarruista, direttore del Registro. “È della massima importanza il nostro impegno per lo sviluppo di pra-

tiche sempre più efficaci per debellare uno dei flagelli della società moderna. Possiamo contare su 53 Consolati e 13 Uffici Internazionali in tutto il mondo a sostegno di questa iniziativa e del nostro management”.

Cecilia Müller Torbrand, direttore esecutivo del MACN, ha sottolineato l'importanza dell'adesione del Registro navale del paese centroamericano all'iniziativa. “I Registri svolgono un ruolo per la gente di mare che deve affrontare questioni legate a condotte illecite,” ha sottolineato. “È con vivo entusiasmo che accogliamo nella nostra squadra Rafael Cigarruista e il suo tema, certi del prezioso sostegno che porteranno nella lotta alla corruzione nell'industria marittima”.

Il network contro la corruzione nell'industria marittima (MACN) è partito nel 2011 su iniziativa di un piccolo gruppo di compagnie marittime impegnate a combattere pratiche illecite. Oggi si è trasformato in un'importante associazione a livello internazionale che può contare su 130 aziende provenienti da

ogni angolo del globo e decise a sensibilizzare e mitigare le cause alla radice della corruzione nel settore dello shipping.

Per quanto riguarda il 2020, anno ovviamente influenzato dagli effetti negativi della pandemia da Covid 19, si chiuderà per il Registro con una serie di segni positivi, nel rispetto degli obiettivi produttivi fissati nell'anno precedente. Alla fine dello scorso novembre la bandiera panamense gestiva una flotta di 8.517 navi, per complessive 229,6 milioni di tonnellate di stazza lorda (TSL), pari al 16% della flotta marittima mondiale in termini di tonnellaggio.

Tra gennaio e novembre di quest'anno il Registro ha aggiunto alla sua flotta 27.059.169 TSL, secondo la piattaforma Ship Reporting dell'Autorità marittima del paese centroamericano. All'interno di questo gruppo, le 316 navi di nuova costruzione hanno incrementato il tonnellaggio complessivo di 13,6 milioni di TSL. Da notare il tasso di cancellazione delle navi dal Registro che ha segnato un incoraggiante riduzione del 15% rispetto alle medie mensili registrate nell'ultimo decennio.

“Il Registro navale di Panama è consapevole delle sfide che deve affrontare e siamo pronti ad attuare i principi anticorruzione delineati da MACN, oltre a contribuire alle azioni collettive e ai cambiamenti sostenibili nell'ambiente operativo. Inoltre, continueremo a concentrarci sul mantenimento della crescita del Registro e nel prendere decisioni rilevanti per migliorare i servizi dei nostri utenti”, ha concluso il direttore del Registro Rafael Cigarruista.

Red.Mar.





We deliver your ocean freight. Even to your front door.

Our specialists manage your replacement parts from pickup from suppliers and producers through to delivery directly on board the ship:

- Components and replacement parts of all sizes
- Reliable delivery to harbour, shipyard or on the high seas
- no unscheduled downtimes
- Consignment status available online at all times

About Logwin

As an external partner Logwin develops a comprehensive range of logistics and service solutions for trade and industry. In 2012, the group generated sales of 1.3 billion euros and currently employs more than 5,500 staff. Logwin operates in all main markets worldwide and has over 250 locations on six continents. With its two business segments Solutions (customer-focused contract logistics solutions) and Air + Ocean (global air and sea freight activities), Logwin AG is one of the leaders in the market.

 **LOGWIN**

Your Logistics.

IMAT, con il CMS le verifiche dei sistemi complessi

Nella “nuova normalità” il settore della formazione marittima potrà giocare un ruolo fondamentale per garantire non solo la competitività degli equipaggi delle nostre flotte, ma per fornire strumenti sempre più efficaci per verificare i livelli di preparazione di tutti i soggetti che partecipano alla filiera portuale. Il 2020, nonostante le difficoltà oggettive, ha segnato per IMAT, il più importante

centro di formazione in Italia dedicato allo shipping, un importante segno di svolta. «Spostare le certificazioni dal singolo marittimo alle verifiche sui sistemi complessi, siano la gestione delle flotte o le procedure operative nelle aree portuali è una strategia che abbiamo imboccato fin da subito» spiega l'amministratore unico del Centro, Fabrizio Monticelli. «La presentazione ufficiale del nostro Competence Ma-

nagement System portuale alla scorsa Naples Shipping Week, dopo una serie di sperimentazioni sul campo effettuate con alcune delle principali AdSP della penisola, rappresenta un salto di scala verso la specializzazione e l'integrazione funzionale dei port assesment, inaugurando un nuovo modo di concepire l'interazione tra soggetti della filiera logistica, istituzioni e centri di formazione e validazione».



Quali sono i principali aspetti di questa rivoluzione?

Le attività portuali sono sempre più caratterizzate da elevati livelli di integrazione tra tutti soggetti che operano nel sistema. Attraverso tecnologie di simulazioni all'avanguardia, frutto di un intenso piano di investimento condotto in questi anni, possiamo porci l'obiettivo di valutare in modo realistico ed efficace il lavoro di coordinamento orizzontale condotto nelle diverse fasi operative. Questo permette la possibilità di realizzare veri e propri manuali all'interno dei quali ogni singola categoria, sulla base di un certosino lavoro di analisi delle esigenze e training personalizzato, può costruire un proprio sistema di certificazioni relativo al singolo scalo.



Documenti oggettivamente spendibili nel percorso della sostenibilità economica, sociale e ambientale.

In che modo cambierà il settore della formazione dopo la pandemia?

L'interruzione delle attività del Centro nel primo periodo di lockdown nazionale ha impresso una forte accelerazione alla didattica a distanza, su cui stavamo già lavorando. Avevamo già sviluppato, ad esempio, l'unica piattaforma informatica autorizzata per l'erogazione online per i Corsi Direttivi. Da qui la richiesta ai ministeri competenti per le relative autorizzazioni a effettuare lezioni in modalità FAD, almeno per i corsi mandatory teorici. L'obiettivo, una volta riaperta la struttura, era di evitare il rischio di congestionamento delle richieste di rinnovo delle certificazioni internazionali obbligatorie del "primo ciclo Manila" in scadenza nel 2021. È nell'ambito di questo impegno che sono stati avviati anche i primi corsi Medical Care e First Aid in modalità telematica con un'importante istituzione territoriale come l'Azienda Ospedaliera Cardarelli. Credo che per il futuro sia una modello da seguire.

IMAT guarda con interesse a sviluppare sinergie con il territorio...

Tra le più rilevanti segnalo con orgoglio la collaborazione in atto con l'Università Parthenope che ha portato recentemente alla conclusione del primo Corso di formazione permanente e ricorrente in "Conduzione del Mezzo Navale a Livello Direttivo". Si tratta di un'iniziativa che punta al miglioramento del sistema delle competenze dei marittimi italiani, attraverso l'approccio della "formazione continua". Non si tratta, infatti, solo di erogare competenze specifiche ed esperienza operativa. In accordo con le esigenze espresse dall'industria marittima bisogna sviluppare un approccio culturale di consuetudine all'apprendimento e all'approfondimento delle relative te-



Fabrizio Monticelli

matiche lavorative. L'unica strada per poter rispondere in maniera efficace ai sempre più veloci cambiamenti tecnologici e normativi.

Bilancio di un anno difficile. Cosa salva?

La competenza e la dedizione con cui tutto il personale del Centro ha affrontato i momenti di difficoltà, garantendo sempre il massimo delle prestazioni. C'è poi un'immagine che conservo con particolare affetto. Nelle nostre aule quest'anno è stato completato l'assessment per la promozione a Comandante per la società Vroon Offshore Services di Genova del giovane, è un trentaduenne, Luigi Cuzzolino: l'ultima tappa di un percorso cominciato undici anni fa, proprio in IMAT, partendo dal ruolo di allievo ufficiale di coperta. La conferma, direi, della bontà di un modello di collaborazione "centro di formazione - armatore" che mette insieme i vantaggi della fidelizzazione, alti investimenti tecnologici, didattica avanzata, sviluppo costante delle competenze.

L'Academy attualmente è il primo centro per numero di marittimi italiani formati ogni anno ed è accreditato da Maricogecap per tutti i corsi Standards of Training, Certification 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. Dal punto di vista tecnologico, IMAT - Italian Maritime Academy Technologies, può vantare un moderno sistema integrato di simulazione composto da 3 simulatori di coperta 360°, 21 mini bridge simulators, 2 simulatori di sala macchine, oltre 260 workstations in rete. La struttura, concepita come un Nautical College con 165 hotel rooms e 40 aule, si sviluppa su di un'area di 300.000 metri quadrati comprendenti una piscina olimpionica, una vasta area antincendio con la riproduzione di una sezione di una nave ed una esclusiva piattaforma galleggiante, posta su un lago per l'esercitazioni pratiche con scialuppa, relativamente ai certificati MAMS e MABEV. Gli addetti alla struttura sono 120 dei quali 45 istruttori.



La bagarre sull'autoproduzione delle operazioni portuali

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con la segnalazione pubblicata il 5 Novembre 2020, ha comunicato ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che la disposizione di cui al comma 4-bis dell'art. 16 della legge 84/1994, per un verso, altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri Stati membri...e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con la finalità della normativa di rilancio del settore portuale....

In conclusione, l'Autorità confida che il legislatore, nel tenere in conto le osservazioni sopra espresse, voglia rivedere, se non abrogare, la norma in questione.

L'Autorità Garante è giunta a questa conclusione dopo aver condiviso i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi, le disposizioni e le finalità del Regolamento (UE) 2017/352, nonché la sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 10 Dicembre 1991.

La segnalazione è corretta. Le critiche mosse da parlamentari ed organizzazioni sindacali ignorano che la legge 287/90 Norme per la tutela della concorrenza e del mercato, con l'art. 21, ha attribuito all'Autorità un cd. potere di advocacy: l'Autorità segnala le

situazioni distorsive, derivanti da provvedimenti legislativi, al Parlamento e al Presidente del Consiglio dei Ministri e, negli altri casi, al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai Ministri competenti e agli enti locali e territoriali interessati.

E' perciò indubbio che gli artt. 21 e 22 della legge 287/90 hanno attribuito all'Autorità un potere di segnalazione e consultivo (poteri di advocacy) allo scopo di contribuire ad una più completa ed efficace tutela della concorrenza e del mercato.

La segnalazione è anche tempestiva in quanto è di prossima emanazione il decreto di attuazione delle disposizioni del comma 4-bis della legge 84/94.

E' utile procedere innanzi tutto con una breve analisi "storico-giuridica", da un lato, dei principi di diritto relativi al regime di monopolio in capo alle compagnie e poi alle imprese portuali, nella materia delle operazioni portuali e, nello specifico, della movimentazione delle merci e, dall'altro lato, dei principi di diritto comunitario in tema di concorrenza e di libero mercato dei servizi.

L'art. 110 cod. nav. era tassativo: Le maestranze addette alle operazioni portuali sono costituite in compagnie o gruppi, soggetti alla vigilanza dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale... Salvo casi speciali stabiliti dal Ministero dei trasporti e della navi-

gazione, l'esecuzione delle operazioni portuali è riservata alle compagnie o ai gruppi.

Il regime monopolistico era poi "celebrato" dal D.M. 6 gennaio 1989 il quale, nella individuazione delle operazioni portuali riservate alle compagnie, disponeva: Costituiscono operazioni portuali – come tali riservate, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 110 del Codice della navigazione, alle compagnie o gruppi portuali – quelle collegate alle movimentazioni delle merci e di ogni altro materiale nel porto in connessione con l'arrivo e la partenza della nave.

Ma il regime monopolistico non poteva rimanere impunito. Per ciò che riguarda l'ordinamento italiano, si ricorda l'art. 9 della Legge 10 ottobre 1990, n. 287: La riserva per legge allo Stato ovvero ad un ente pubblico del monopolio sul mercato, nonché la riserva per legge ad una impresa incaricata della gestione di attività di prestazione al pubblico di beni o servizi contro corrispettivo, non comporta per i terzi il divieto di produzione di tali beni o servizi. Poco dopo interveniva la Corte di Giustizia la quale, con la sentenza del 10 dicembre 1991, dichiarava l'incompatibilità degli articoli 110 e 111 cod. nav. con gli articoli 82 e 86 del Trattato, dal momento che le norme codicistiche, prevedendo una riserva a favore

ALIS



CHANNEL

ALIS Channel è la prima web tv associativa di **ALIS** interamente dedicata al settore del trasporto e della logistica, **online sulla nostra App!**

In onda ogni giorno **ALIS Tg News**, il tg del popolo del trasporto e della logistica, e ogni settimana gli **Speciali Aziende** e **Speciali Porti** con reportage dedicati alle imprese associate, agli operatori e agli stakeholder del settore.



SCARICA LA NOSTRA APP!

Aggiornamenti in tempo reale dal mondo del trasporto e della logistica, gli eventi più importanti, servizi esclusivi per gli associati e tanto altro.



delle compagnie portuali, determinano una posizione dominante su una parte rilevante del mercato delle operazioni portuali, inducendo tali compagnie a sfruttare abusivamente tale propria posizione: Occorre rilevare anzitutto che, riguardo all'interpretazione dell'art. 86 del Trattato, per giurisprudenza costante l'impresa che fruisce di un monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata un'impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato...

Stando così le cose, si deve dichiarare che uno Stato crea una situazione contraria all'art. 86 del Trattato quando emana una normativa, come quella di cui trattasi, atta ad incidere sul commercio fra Stati membri...

La questione va quindi risolta nel senso che il combinato disposto dell'art. 90, n.1, e degli artt. 30, 48 e 86 del Trattato CEE osta alla normativa di uno Stato membro che conferisca ad un'impresa stabilita in questo Stato il diritto esclusivo d'esercizio delle operazioni portuali e le imponga di servirsi, per l'esecuzione di dette operazioni, di una compagnia portuale.

L'Autorità Garante, ripetutamente invocata dagli operatori che giustamente si vedevano espropriati del diritto alla autoproduzione delle operazioni portuali, raccoglieva la palla lanciata dalla Corte di Giustizia e, in riferimento all'autoproduzione, rilevava una situazione di diritto soggettivo e sottolineava l'inadeguatezza della normativa portuale italiana (AGCM, provvedimento del 13 marzo 1991, n.53).

Si può quindi affermare che la sentenza resa dalla Corte di Giustizia il 10 dicembre 1991 abbia messo, a livello comunitario, un punto fermo sul riconoscimento del c.d. diritto di autoproduzione (self-handling) delle operazioni di carico e scarico delle merci nei porti italiani da parte delle imprese di trasporto marittimo comunitarie.

Arriviamo ora alla legge 28 gennaio 1994, n.84, ed, in particolare, all'art. 16 il cui quarto comma prevede che, ai fini del rilascio delle autorizzazioni specifiche per l'esercizio delle operazioni portuali, il Ministero con decreto da emanarsi entro trenta giorni, determina (lettera d): i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione.

La legge 84/94 ribalta la precedente normativa in materia portuale e mette fine al regime monopolistico.

In data 31 marzo 1995, è emanato

il decreto n.585, attuativo dell'art. 16, quarto comma, il cui articolo 8 prevede: L'autorità portuale... può rilasciare al vettore marittimo o impresa di navigazione o al noleggiatore... l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di cui all'articolo 1, in occasione dell'arrivo o partenza di navi, dotate di mezzi meccanici e di personale alle dirette dipendenze di tali soggetti autorizzati, adeguato alle operazioni da svolgere ed inserito nella tabella di armamento ovvero nell'organico della loro struttura operativa in ambito portuale.

Si potrebbe dire che anche l'ordinamento italiano ha ceduto le armi e, sia pure dopo 50 anni, ha riconosciuto il diritto all'autoproduzione delle operazioni portuali.

Resta, tuttavia, la resistenza ad oltranza di coloro che contestano l'inquadramento delle attività di rizzaggio e derizzaggio nella categoria delle operazioni portuali.

Ancora una volta deve intervenire la Comunità Europea con il Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, n. 352. Il Regolamento istituisce un quadro normativo per la fornitura di tutti i servizi portuali, chiarendo in modo incontrovertibile che questo quadro normativo trova applicazione nella fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali:

a) rifornimento di carburanti; b) movimentazioni merci; c) ormeggio; d) servizi passeggeri; e) raccolta di rifiuti; f) pilotaggio; g) servizi di rimorchio.

A questo punto, non vi possono essere più dubbi: il quadro normativo del Regolamento si applica alla fornitura di un'unica categoria di "servizi portuali" ma questa è comprensiva delle operazioni portuali, dei servizi portuali e di quelli tecnico-nautici. Ed, infatti, nella definizione della "movimentazione merci", rientrano l'organizzazione e la movimentazione del carico tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali....., compresi il trattamento, il rizzaggio, il derizzaggio, lo stivaggio, il trasporto ed il deposito temporaneo delle merci.

La battaglia è vinta ma nel sottobosco la guerriglia continua a covare e un bel mattino il nostro legislatore si sveglia deciso a cambiare rotta per tornare al regime monopolistico delle compagnie portuali. Nella realtà, l'inversione di rotta avviene all'esito di una serrata battaglia parlamentare fomentata dai rappresentanti delle compagnie portuali e delle relative organizzazioni sindacali e conclusasi con un imprevisto ed imprevedibile emendamento, approvato in sede di conversione in legge del decreto 19 maggio 2020, n.34 (cosiddetto Decreto Rilancio), recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al

lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

La Legge 77/2020 è in discussione alla Camera tra mille polemiche. In questa bagarre, ad un certo punto, salta fuori l'emendamento Gariglio con il quale si chiede l'approvazione di un articolo 199-bis: Al fine di fronteggiare le emergenze derivanti dall'epidemia da COVID-19 (?) e di favorire la ripresa delle attività portuali (?), all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: a) la lettera d) del comma 4 è abrogata; b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

4-bis. Qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 del presente articolo né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui, rispettivamente, ai commi 2 e 5 dell'articolo 17, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione a condizione che:

a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati;

b) sia dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni;

c) sia stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione.

4-ter. L'autorizzazione di cui al comma 4-bis è rilasciata previa verifica della sussistenza dei requisiti e delle condizioni ivi previste.

Con decreto del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le disposizioni per l'attuazione dei commi 4-bis e 4-ter....

L'emendamento passa nel caldo feragostiano e le compagnie festeggiano.

Con questo emendamento rientra dalla finestra il regime monopolistico delle compagnie portuali. Le polemiche non portano a nulla e tanto meno avrebbe senso entrare in polemica con l'On. Gariglio, autore del "brillante" emendamento, il quale si è lasciato andare ad espressioni a dir poco inappropriate: L'antitrust critica la recente disciplina delle attività di autoproduzione nei porti, che sta assicurando la sicurezza dei lavoratori, la salvaguardia dei passeggeri e continuità produttiva ed occupazionale delle imprese del settore. Ne è questa la sede per censurare le dichiarazioni delle organizzazioni sindacali: Non è la prima volta che un'Authority si sostituisce a parlamento e governo e non è la prima volta che un'Authority,



in nome della concorrenza, determina effetti negativi per il mondo del lavoro.

E' invece opportuno e sufficiente richiamare la puntuale ed esaustiva segnalazione pubblicata dall'Autorità Garante il 5 novembre 2020:

- La modifica, nella misura in cui prevede che l'attività di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali... possa essere svolta solo nel caso in cui non vi siano le necessarie attrezzature o maestranze, riduce drasticamente la possibilità per i vettori nazionali di procedere alla autoproduzione riducendola ad una ipotesi meramente residuale. Peraltro, il ricorso all'autoproduzione è ulteriormente subordinato al possesso da parte del vettore marittimo di personale idoneo "aggiuntivo" rispetto all'organico della tabella, il quale deve essere, inoltre, "dedicato esclusivamente" allo svolgimento di tali operazioni.

- Ad avviso dell'Autorità, la modifica legislativa in esame ... riporta la normativa in materia portuale a una fase antecedente all'adozione della legge n. 64/94, con la quale è stata liberalizzata l'attività in questione.

- In particolare, la novella in commento oltre a porsi in contrasto con i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi, nonché con le disposizioni e le finalità del Regolamento (UE) 2017/352.....) da un

lato, si pone in diretto contrasto con i principi di cui all'art. 9 della legge n. 287/90, che espressamente prevede la possibilità per le imprese di ricorrere all'autoproduzioneII) dall'altro lato, ricrea nei singoli scali portuali posizioni dominanti difficilmente scalfibili dalla concorrenza potenziale... (cfr. sentenza della Corte di Giustizia del 10 dicembre 1991).

- L'Autorità sottolinea altresì come la disposizione di cui al comma 4-bis.. per un verso, altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri Stati membri... e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con le finalità della normativa di rilancio del settore portuale (sic).

Aggiungo una personale segnalazione: al di là della lesione dei principi concorrenziali segnalati dalla Corte di Giustizia e dall'Autorità Garante, l'emendamento in questione non si sottrae neanche ai vizi di costituzionalità con specifico riferimento alla libertà di iniziativa economica (art. 41). E' indubbio, infatti, che tale libertà è compresa non da una legittima "utilità sociale", come prevede la Costituzione, ma da una evidente operazione lobbistica. Le pur comprensibili preoccupazioni di carattere occupazionale (dovute, peraltro, ad una "colpevole" inerzia delle stesse compagnie innanzi allo sproporzionato organico dei portuali rispetto alle reali

richieste di mercato, nonché all'applicazione di tariffe di gran lunga fuori mercato) non possono, infatti, spingersi sino ad incidere in maniera gravosa sulla organizzazione imprenditoriale, modellata oggi su una specialistica formazione del personale e sulla nuova generazione di navi munite di dotazioni ed attrezzature in linea con le vigenti normative di sicurezza, come confermato, ad esempio, dalla giurisprudenza e dagli interventi normativi in tema di "clausole sociali" negli appalti, che in ogni caso impongono una armonizzazione con le aggiornate esigenze tecnico-organizzative ed economiche degli operatori. L'obbligo di legge introdotto dall'ordinamento in questione è certamente in evidente contrasto con tali esigenze di ragionevole equilibrio.

Detto tutto ciò, non resta che associarsi all'auspicio dell'Autorità: Il legislatore, nel tenere in considerazione le osservazioni sopra espresse, voglia rivedere, se non abrogare, la norma in questione. Ovviamente, si confida che i funzionari ministeriali, chiamati a lavorare su una bozza delle disposizioni di attuazione dell'emendamento Gariglio, quanto meno si impegnino nella lettura della segnalazione dell'Autorità Garante.

Avv. Bruno Castaldo

Regional Comprehensive Economic Partnership

Nei primi anni del nuovo secolo Parag Khanna, un giovane politologo indiano, naturalizzato americano, esperto in relazioni internazionali, si è domandato quale fosse il futuro delle nazioni e se nel nuovo millennio, caratterizzato dalla globalizzazione e dal sistema economico neoliberista, aveva ancora senso suddividere il mondo tramite gli Stati nazionali. Naturalmente a questa domanda fa immediatamente eco quella relativa ai ruoli dei confini nazionali. Un quesito che ha portato il giovane geopolitico a formulare l'assioma, d'indubbio interesse, secondo il quale la forza di una nazione è determinata dalla sua capacità d'essere connessa. Questa, molto stimolante affermazione, ci introduce ad un mondo suddiviso quindi in spazi connessi e non connessi, dove il libero scambio diviene il metro di valutazione non solo della ricchezza dell'area oggetto di studio, ma rileva anche il potenziale esogeno d'influenza delle realtà politiche, economiche, commerciali ed in fine sociali. In fondo, rileva l'autore di "Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale", lavoro che ha suscitato grande interesse tra gli esperti del settore e non solo, il mondo è connesso solo per un 10%, ma proprio in questo piccolo spazio si è concentrata la maggior parte della popolazione mondiale. In pratica nel mondo connesso i confini nazionali hanno un valore residuale, mentre rimangono importanti, o per meglio dire, imprescindibili in quella parte di mondo scarsamente collegata. Una teoria molto stimolante ed interessante, ma solo parzialmente condivisibile, che consentirà, in qualche modo di darci degli stimoli interpretativi di ciò che sta accadendo in Oriente. Indubbiamente quando Saint-Simon espresse il parere che il progresso tecnologico, unitamente all'industrializzazione e allo sviluppo economico doveva essere la precondizione per la prosperità di tutti non avrebbe mai pensato che tali elementi venissero poi adoperati per aumentare la propria dimensione geopolitica, il proprio prestigio internazionale ed in fine come strumenti validissimi di guerra economica. Probabilmente lo stesso dicasi per Keynes quando sostenne che il libero commercio avvicina i popoli e allontana

la guerra. Anche in questo caso è difficile credere che l'insigne economista britannico avrebbe mai pensato che proprio lo svilupparsi del free trade sarebbe stato la causa di importanti idiosincrasie tra nazioni e potenze. Invece

L'offensiva economica cinese

proprio la recente realizzazione di un'area economica a guida cinese RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) alza drasticamente l'asticella del confronto-scontro tra regione asiatica e gli Stati Uniti d'America. In pratica con la firma di questo trattato di libero scambio la Cina si pone alla guida di una struttura economica composta da 14 paesi asiatici e non, ossia di una struttura che rappresenta il 30% non solo dell'economia, ma anche della popolazione mondiale. Una zona di libero scambio capace di interessare circa 2,2 miliardi di consumatori. Indubbiamente un durissimo colpo per il prestigio politico ed economico a stelle e strisce. In sostanza è la risposta dell'antico Impero Celeste alla guerra dei dazi doganali iniziata da Trump. Una controffensiva dalle grandi implicazioni politiche che in una certa misura sopravanzano addirittura quelle economiche, poiché nella famigerata lista delle nazioni aderenti compaiono alcune nazioni storicamente alleate di Washington come il Giappone, il Sud Corea, le Filippine, ma anche la Nuova Zelanda e l'Australia. Insomma con la creazione di quest'area di libero scambio la Cina rilancia non solo la sua figura di paese economicamente emergente, ma anche la sua leadership in quell'area così strategica per la politica estera ed economica americana. Un duro colpo al prestigio americano che vede con grande preoccupazione l'avvicinamento tra Cina ed i suoi alleati storici in quell'area. Probabilmente Clausewitz avrebbe sostenuto che la Cina con la RCEP era riuscita a scoprire e colpire il "Schwerpunkt" americano approfittando anche, se non soprattutto, del processo di asianizzazione e logisticazione dell'economia mondiale. Credo fermamente che si commetterebbe un errore madornale se si leggesse la realizzazione di tale area

come mera risposta economica alla guerra dei dazi. Proprio l'esperienza dei TTP ci dimostra che certe dinamiche hanno bisogno di tempi abbastanza lunghi e di una lunga programmazione. Ciò porterebbe a pensare che la

Cina è riuscita a concretizzare un progetto politico ed economico studiato e pensato da diverso tempo. In fondo non bisogna mai sottovalutare il fatto

che la Cina è figlia della sua cultura millenaria dove il fattore tempo ha un valore ed è percepito in maniera assai differente dal mondo occidentale. Forse proprio a questo si riferiva quasi profeticamente Napoleone Bonaparte quando ebbe a suggerire "lasciate dormire la Cina, poiché al suo risveglio il mondo tremerà". In pratica si potrebbe o dovrebbe pensare che la realizzazione della RCEP non è altro che il normale approdo della politica economica e di potenza asiatica che la Cina sta conducendo sin dall'inizio del secolo. È bene sottolineare che con questo sistema, evitando abilmente possibili attriti nell'area, la Cina ha inglobato e si è oggettivamente posta alla guida, perlomeno quella economica, di tutte le nazioni che fanno parte dell'ASEAN (Association of South-East Asian Nations). Un seme che l'antico Impero Celeste ha piantato da diversi anni e che pazientemente è stato capace di far sbocciare e crescere fino a farlo divenire pianta robusta e fruttifera. Sin dai primissimi anni del nuovo millennio Pechino ha promosso ed incentivato l'immigrazione in Mongolia, lì, come accadrà poi in seguito in altre aree del mondo, l'immigrato cinese ha iniziato ad inserirsi nel tessuto sociale e produttivo del paese creando forti relazioni economiche con lo stato di provenienza. Questo ha fatto sì che i tanti e molto consistenti investimenti provenienti dall'antico impero della dinastia Ming non fossero percepiti come l'acquisizione da parte di una potenza straniera, anzi sono stati incentivati da parte del governo mongolo. Al momento non è scorretto poter affermare che la Cina controlla i settori fondamentali dell'economia di quel paese. È presumibile che a Pechino si sia studiato l'ideatore della Realpolitik, Ottone von Bismarck, secondo il quale chi possiede la borsa detiene anche il potere. In pratica la

Mongolia non è stata conquistata dalla Cina, ma più semplicemente è stata comprata da quest'ultima. Nella stessa direzione va letta l'immigrazione delle popolazioni della regione dell'Harbin che per oltre dieci anni si è riversata nella desolata e scarsamente popolata steppa Siberiana. Un esodo di oltre 60.000 persone all'anno per più di due lustri. Ora in quella zona è comparsa una fiorente industria del legname la quale esporta proprio in Cina quasi la totalità della propria produzione. Naturalmente il governo cinese ha provveduto ad implementare considerevolmente la rete logistica tra queste due aree, così come nel caso mongolo. In pratica la Cina, meglio di qualsiasi altra potenza, ha maggiormente colto le dinamiche geopolitiche dell'immigrazione, che si caratterizza altresì come arma asimmetrica anche se in questo caso ha agito come elemento esogeno di soft power, e della logistica come strumento geopolitico per penetrare e consolidare le relazioni tra due potenze. Contestualmente a questi due processi Pechino ha provveduto a rinsaldare i propri rapporti con il Pakistan tramite la realizzazione della strada ferrata che va dalla provincia cinese dello Xinjiang al porto di Gwadar sull'Oceano Indiano. Un indubbio duplice colpo poiché attraverso la realizzazione di questa imponente opera Pechino non solo rafforza le relazioni tra queste due nazioni isolando la riottosa India unico paese dell'area avverso all'egemonia economica e politica cinese, ma protegge e consolida la linea di rifornimento

del petrolio proveniente dal Mar Arabico. Le motivazioni che spinsero alla progettazione di questa immane linea ferroviaria vivevano dalla preoccupazione da parte del governo cinese d'essere troppo dipendenti dal trasporto marittimo del petrolio. Naturalmente anche questa opera risale, almeno concettualmente, ai primissimi anni dell'attuale secolo. Oltre quindi ad espandere la propria influenza a Nord con Mongolia e Russia ad Ovest con il Pakistan il governo cinese ha sviluppato una serie di strategie economiche molto elastiche nel sudest asiatico. Per esempio con paesi come il Laos, la Cambogia e il Vietnam, Pechino ha provveduto a fornirgli per anni materie prime a bassissimo costo e in qualche caso ad un prezzo inferiore a quello d'acquisto cinese. Questi tre paesi scarsamente industrializzati e praticamente sprovvisti di molte materie prime hanno realizzato la propria industria e la propria economia sulla base delle forniture e dei rapporti con la Cina, creando così una sorta di dipendenza endemica della propria struttura industriale ed economica dal colosso asiatico. Naturalmente il tutto è stato prontamente consolidato dall'ampliamento di una consistente rete logistica tra queste nazioni e la Cina.

Per cui la dipendenza di queste nazioni dal rinato Impero Celeste credo che si possa definire totale. Naturalmente questa strategia economica eccezionalmente elastica è stata adoperata, anche se in modo diverso e con risultati inferiori, con le altre realtà nazionali dell'area. A questo punto appare del tutto evidente che la realizzazione dell'area di libero scambio economico asiatico non sia frutto dell'esigenza del momento, ma il consolidamento di una vera e propria strategia di lungo periodo economico, politico e militare posta in essere dalla Cina che sin da inizio secolo. In questa dinamica le nazioni storicamente alleate degli Stati Uniti, quali Australia, Nuova Zelanda, Giappone, Sud Corea e Filippine erano poste davanti alla scelta o rinunciare alla partecipazione all'area di libero scambio con pesantissime ripercussioni in ambito economico, industriale e sociale o aderirvi. Credo che in questa dinamica abbia prevalso naturalmente la realpolitik. Non sarà sfuggito che la realizzazione della RCEP possa nascondere l'insidia maggiore per l'economia americana, ossia che quest'accordo sia un abile stratagemma per accelerare il processo di sostituzione del dollaro statunitense con lo Yuan cinese nella moneta di scambio asiatico.

Una possibilità che ogni giorno diviene sempre più concreta.

Alessandro Mazzetti





ZES e ZLS: è urgente un "cambio di passo"

Le Zone Economiche Speciali (ZES) da decenni hanno raggiunto un grado evolutivo che le ha proiettate in una fase storica in cui, accanto ad un'accezione esclusivamente economica e commerciale, si configurano in molteplici modelli in cui abbandonano la mera dimensione economica per acquisire anche quella geopolitica. Come ha affermato P. Khanna "Oggi non è l'ideologia, ma la promessa di accesso privilegiato a risorse e infrastrutture a plasmare l'azione geostrategica".

La proliferazione di tali strumenti soprattutto dopo il 2000, si collega anche al consolidamento di strategie di espansione geopolitica attraverso casi di penetrazione geoeconomica, condotte da alcuni Paesi con programmi di creazione di ZES c.d. "overseas". Ad esempio rientrano in tale categoria: la

dozzina di parchi industriali singaporiani realizzati alla fine degli anni '90 del secolo scorso in Indonesia, Vietnam e Cina da società collegate al governo di Singapore; il programma *Overseas Economic and Trade Cooperation Zones* del 2006, in base al quale, attualmente, lungo la *Belt and Road Initiative (BRI)* risultano operative venti ZES, di cui due sono, all'interno dell'area UE, in Ungheria; l'accordo concluso dal Giappone nel 2014 finalizzato alla creazione di dodici "Japan Industrial Townships" in India per catalizzarvi gli investimenti di PMI giapponesi; l'accordo sottoscritto dalla Federazione Russa con il governo egiziano nel 2018, finalizzato alla realizzazione di una Zona Industriale Russa nella *Suez Canal Economic Zone*.

Da tale breve disamina internazionale si evince l'assunto che continuare

a dotarsi di ZES non efficienti, né dal punto di vista della forma di *governance* prescelta né da quello della concretezza in termini di *appeal* da parte delle misure agevolative e dei benefici offerti ai potenziali investitori, contribuisce a non garantire un'adeguata difesa del Sistema Paese da iniziative di *competitors* aggressivi e in continua espansione.

La necessità di elevare l'attenzione con riferimento a possibili penetrazioni estere in settori economici nevralgici nazionali è un tema che presenta vari profili di attualità.

Nella "Relazione sulla tutela degli asset strategici nazionali nei settori bancario e assicurativo" approvata dal COPASIR il 5 novembre 2020, sono analizzati possibili scenari di esposizione del Sistema Paese a rischi di speculazioni internazionali, in relazione a



Infatti l'innalzamento del livello di cautela è conforme alle preoccupazioni indicate nella Relazione, *"in ordine a possibili strategie di penetrazione di operatori di nazionalità straniera nell'ambito di settori di rilevanza strategica per la sicurezza del Paese (telecomunicazioni, aerospazio, industria della difesa, energia), tali da meritare la prosecuzione di una specifica attività di approfondimento, analogamente a quella effettuata nei confronti del settore bancario, finanziario ed assicurativo"*.

Parallelamente emergono, come effetto della pandemia, anche riassetti e nuovi equilibri a livello globale, che corrispondono a quanto percepito nella Relazione, con riferimento ad alcune rilevanti conseguenze che si stanno verificando *"sia sulle gerarchie del sistema politico internazionale, sia sulle*



Maurizio d'Amico

glioramento dell'efficacia e della competitività delle ZES e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), che in Italia, per scelte legislative discutibili, ancora stentano un effettivo decollo ad oltre tre anni dal varo della normativa di riferimento, sinora soggetta ad un continuo aggiornamento che peraltro nuoce alla sua adeguata intelligibilità.

Proprio la mancanza di una legge organica dedicata a tali strumenti e, di contro, un'eccessiva ed incongrua frammentazione di "novelle" (l'ultima delle quali, introdotta nel "Decreto Semplificazioni" approvato nel luglio 2020) di vario rango rispetto alle previsioni normative contenute nei testi legislativi *"omnibus"* del 2017, hanno determinato uno stato di precarietà normativa "permanente", con conseguente generazione di una situazione di confusione ed incertezza operativa sia negli enti territoriali tenuti all'iniziativa di richiesta di istituzione delle ZES e delle ZLS, e della redazione dei Piani di sviluppo strategico, sia negli investitori, impossibilitati ad avere una chiara definizione *ex ante* dello scenario regolamentare ed operativo nel quale si accingono ad investire le proprie risorse economiche.

Ugualmente qualche perplessità scaturisce dalla nuova composizione dei Comitati di Indirizzo delle ZES dopo le modifiche introdotte con la legge n. 160/2019 che, con la previsione dei Commissari Straordinari di Governo, ha di fatto ulteriormente ampliato e frazionato la *governance*, vale a dire proprio ciò che nell'essenza finisce per "complicare ed appesantire" la conformazione di un organo collegiale già sufficientemente complesso, anziché "semplificare" l'attività di gestione delle ZES e le attività delle imprese che intendono investirvi.

Inoltre, considerata l'insufficienza delle risorse finanziarie sinora stanziato



determinate operazioni di acquisizione di comparti finanziari essenziali nazionali da parte di soggetti esteri.

Sebbene il contenuto della Relazione riguardi i settori bancari e assicurativi, ciò non impedisce di allargare il discorso al più generale argomento dell'aumento del rischio, a causa delle conseguenze economiche determinate dal COVID-19, di penetrazioni da parte di soggetti esteri all'interno del sistema economico nazionale, in maniera tale da pregiudicare l'indipendenza, rispetto a Paesi stranieri, di ulteriori settori economici, produttivi e finanziari delicati per la salvaguardia della stabilità politica ed economica dell'Italia.

interdipendenze tra nazioni (con i relativi assetti), nonché sulla stessa struttura del sistema produttivo capitalistico, con uno spostamento sempre più marcato dal mondo della manifattura industriale a quello del digitale, che genera da un lato crisi produttive e industriali e dall'altro un'impennata dei profitti e della liquidità disponibile per i giganti del web".

In questa fase di incertezza economica, a rendere meno vulnerabile sotto il profilo descritto il sistema economico nazionale, unitamente all'iniezione di liquidità con le misure del *Recovery Fund*, potrebbe senz'altro contribuire una decisa strategia governativa di mi-



per le ZES, non può essere giudicata favorevolmente l'abrogazione dell'art. 34 del D.L. n. 34/2019, convertito con modifiche dalla legge n. 58/2019, prevista nella legge n. 160/2019. Infatti l'art. 34 prevedeva la definizione di un "Piano grandi investimenti nelle zone economiche speciali" destinando a tale scopo risorse finanziarie per il triennio 2019-2021 pari ad un totale di 300 milioni di euro, che invece, a causa dell'abrogazione, sono state in gran parte trasferite al «Fondo Cresci al Sud», il nuovo fondo per la crescita delle PMI.

Infine, anche rispetto ad un'analisi comparata delle discipline vigenti in altri Stati dotati di ZES, rimane oscura la ragione per la quale nel nostro Paese permangano due differenti strumenti diretti a finalità e contesti operativi uguali, nonostante che con l'introduzione della variante cd. "rafforzata" delle ZLS in determinate aree del Centro e del Nord Italia, tale "dualità" terminologica e funzionale sia ormai più formale che sostanziale.

Fra l'altro, considerato che in Italia i *drivers* necessari per l'istituzione di ZES e di ZLS sono essenzialmente i porti, la precitata "dualità" risulta palesemente incoerente rispetto ad una visione di sviluppo sistemico del cluster portuale e logistico nazionale, corrispondente alla logica ispiratrice della riforma portuale del 2016, ed anzi la vanifica, in quanto si verifica l'esistenza di alcuni Sistemi Portuali che sono resi più competitivi di altri, esclusivamente per l'opportunità di poter catalizzare investimenti potendo avvalersi, oltre che soltanto delle semplificazioni procedurali, anche dell'offerta di particolari agevolazioni fiscali e della facoltà di ricorrere a procedure "accelerate" per l'istituzione di zone franche doganali.

Questa disparità, soprattutto alla luce dei drammatici effetti economici prodotti dalla pandemia in tutti i sistemi portuali e nei rispettivi cluster logistici del Paese (che si auspica possano giustificare l'ampliamento dei territori nazionali ammissibili agli aiuti a finalità regionali ex art. 107 TFUE nel nuovo QFP 2021-2027), non può che suscitare sconcerto.

Pertanto, auspicando il superamento di questo approccio "duale", è necessario il ricorso ad una strategia endogena di accelerazione dello sviluppo economico nazionale fortemente imperniata sul concetto di ZES "di Salvaguardia" dell'economia nazionale, attraverso un *single/comprehensive approach*, che comporta l'enfaticizzazione dell'obiettivo della difesa della competitività commerciale ed economica del Sistema Paese attraverso la creazione di regimi normativi ed infrastrutturali *business-oriented* diretti all'unico obiettivo della promozione dell'intero cluster produttivo italiano.

Rispetto all'attuale orizzonte economico difficile da decifrare, l'unico dato inconfutabile è che solo questa strategia può rappresentare la chiave di volta per soddisfare le specifiche esigenze delle imprese e per consentire di passare da una fase di deficit ad una di surplus nel minor tempo possibile, con conseguenti impatti positivi per i lavoratori e le famiglie.

In particolare, tra i benefici ottenibili attraverso le ZES, la diversificazione economica assume un ruolo centrale per contrastare gli effetti economici negativi prodotti dalla pandemia. A tale riguardo il comunicato ufficiale del G20 *Trade and Investment Ministers Meeting* del 22 settembre 2020 proprio focalizzato anche sulle ZES, recita: "Eco-

omic diversification reduces vulnerability to economic shocks and remains an important goal for all countries, particularly developing and least developed countries. The economic and social impact of the COVID-19 pandemic raised our sense of urgency in working to address structural weaknesses and increase the resilience and sustainability of our economies and our value chains inter alia through more diverse production and trade structures. In this regard, we acknowledge that trade in services and special economic zones could foster economic diversification".

La poliedricità degli interessi pubblici implicati (soprattutto quelli economici nazionali), comportando il coinvolgimento diretto o indiretto *ratione materiae* di plurime Istituzioni dello Stato, avvalorava ancor di più l'opportunità di un approccio centralizzato nella *governance* di tali strumenti, per la sua adeguatezza a tutelare più efficacemente i molteplici interessi pubblici e della collettività coinvolti nello specifico settore, nonché ad assolvere alla funzione di sintesi fra essi. Ciò rileva ancor più considerando la precitata esposizione del sistema economico nazionale ad essere oggetto di possibili rischi di speculazioni condotte da soggetti esteri, che potrebbero approfittare della maggiore necessità propensione del Paese a catalizzare gli IDE per rimediare alle conseguenze economiche provocate dalla pandemia.

Questa strategia sarebbe coerente anche con le Linee Guida del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - *#NextGenerationItalia* (rispondenti all'iniziativa della Commissione Europea *Next Generation EU* approvata dal Consiglio Europeo il 21 luglio 2020). Le Linee Guida, approvate dal Comitato Interministeriale per gli Affari Europei - CIAE nel settembre 2020, indicano le missioni di intervento del Governo, tra cui vi è "la competitività e resilienza del sistema produttivo", per le quali "è necessario ripensare gli strumenti utili ad attrarre investimenti e favorire processi di *reshoring*".

Considerato che il PNRR si basa sul Piano di Rilancio presentato dal Presidente del Consiglio negli 'Stati Generali' svoltisi nel giugno 2020, in cui è previsto anche il rafforzamento dell'attrattività delle ZES, è ovvio che quest'ultimi strumenti debbano assurgere a sicuri protagonisti per il conseguimento degli obiettivi indicati nelle precitate Linee Guida, rispetto ai quali essi sono infungibilmente funzionali, all'interno delle "Politiche per l'attrazione di IDE e a favore del *reshoring*" che saranno predisposte dal Governo.

La capacità delle ZES di determinare un'accelerazione dello sviluppo eco-



ISE
Interporto
Sud Europa

*Merry Christmas
and
Happy New Year*



Interporto Sud Europa

Interporto Sud Europa S.p.A. presso Interporto Marcianise Maddaloni - edificio lotto 1C - 81024 Maddaloni (Caserta)
Recapiti: +39 0823-204015; +39 0823-200747 - E-mail: comunicazione@interportosudeuropa.com



nomico è notevole. Prima della pandemia, in un'analisi condotta nel 2019 dalla Banca Mondiale, risultava che il tasso di crescita medio nelle ZES era in media del 14,7%, ossia maggiore dell'11,56% della crescita media rilevata nel resto del mondo.

Attualmente la WTO prevede che il commercio globale si contrarrà fino al 32% a causa della crisi pandemica. L'anticipazione di tali nefaste conseguenze si è già verificata nei mesi scorsi in qualsiasi comparto produttivo mondiale, compresi, sia pur in maniera infinitamente inferiore, quelli ubicati in *Free Zones* e ZES, la cui ontologica caratterizzazione normativa ed infrastrutturale *business - oriented* ha operato, in tale eccezionale frangente, con effetto paracadute garantendo una reazione positiva più rapida.

In effetti i *Recovery / Crisis Plans* messi a punto dalle *governance* delle *Free Zones* e delle ZES, in sinergia con i rispettivi governi, sono stati orientati al soddisfacimento delle principali esigenze manifestate dalle imprese, rappresentate oltre che dall'estensione degli incentivi fiscali, soprattutto dalla riduzione dei costi per fare impresa (obiettivo raggiunto con l'introduzione di maggiori semplificazioni burocratiche) e dalla facilitazione dell'accesso al credito.

A questo proposito le strategie imperniata sulla replica e sull'adattamento di *best practices* adottate all'interno delle «zone franche d'eccezione», soprattutto se ZES, sono suggerite dall'UNCTAD tra i fattori da inserire in qualsiasi programma governativo diretto ad accelerare la ripresa del settore economico e produttivo nella fase post

COVID-19.

Magari anche in Italia, in base alle sollecitazioni emergenti a causa della pandemia, si potrebbe ipotizzare un'«apertura» concreta all'era della crescita e delle riforme strutturali del Paese, nonché del rafforzamento e della difesa dell'economia nazionale.

L'archetipo di un efficace modello di sviluppo del nostro Paese attraverso la realizzazione di riforme sempre proclamate e mai attuate, potrebbe trovare finalmente l'esordio proprio in nuova concezione delle ZES che, da strumenti esclusivamente concepiti in un ambito funzionale logistico/portuale, potrebbero divenire anche «laboratori territoriali sperimentali» di politiche pilota per liberare il Paese dalle zavorre (prima fra tutte l'eccessiva burocrazia) che ne rallentano, ora più che mai, il rilancio.

Tali «zone franche d'eccezione» potrebbero assurgere ad un vero e proprio paradigma innovativo di sviluppo in cui, nell'ottica di soddisfare l'esigenza di un nuovo modo di concepire il rapporto della *business community* con la società civile, dare finalmente inizio all'era delle riforme a medio e lungo termine all'interno del Paese, che potrebbe ben conciliarsi con le caratteristiche tipiche di tali regimi *business-oriented*, così da consentire ai provvedimenti legislativi attuativi di politiche innovative di «incubare» in aree predeterminate, prima della loro estensione, una volta tarati, all'intero territorio nazionale.

Un rilancio nazionale imperniato su questo tipo di strumenti ha un precedente storico da non sottovalutare, perché potrebbe avere molte similitudini con quello attuale. Infatti non è un

caso che per «accelerare e incoraggiare il commercio estero» negli Stati Uniti, furono varate le *Foreign Trade Zones* nel 1934, al fine di mitigare gli effetti distruttivi dello *Smoot-Hawley Tariffs Act* del 1930, che aveva ancor più aggravato la crisi susseguente al crollo di *Wall Street* del 1929, determinando il più famoso miracolo economico della storia economica che è il *New Deal*.

L'abbandono della precitata «dualità», l'utilizzo funzionalmente più avanzato delle ZES, la previsione di agevolazioni amministrative e fiscali più incisive, nonché la strutturazione della loro *governance* a livello di Istituzioni centrali del Paese, con possibilità di assolvere adeguatamente anche a funzioni di *intelligence* finanziaria, costituiscono una strategia urgente contro possibili interventi speculativi a livello mondiale diretti verso l'economia nazionale (si pensi, ad esempio, alla cautela che dovrebbe usarsi nell'ipotesi di investimenti istituzionali realizzati con fondi sovrani da parte di Paesi stranieri in settori infrastrutturali chiave per lo sviluppo delle ZES italiane ancora in una delicata fase di *start-up*). In tal senso potrebbero garantire la soddisfazione di tali esigenze, la creazione di un'Authority *ad hoc* indipendente, oppure l'attribuzione di funzioni di coordinamento ad un Organismo Interdipartimentale a livello ministeriale.

Tale «cambio di passo» sarebbe utile anche per la difesa dalle strategie di Paesi chiave come Russia, Turchia, Cina e Corea del Sud, nonché in Europa, soprattutto Spagna, Regno Unito (con i piani strategici *post BREXIT*), i paesi dell'Europa dell'Est capitanati dalla Polonia, ed, infine in ambito extra UE, i Paesi della penisola arabica che delle ZES di ultimissima generazione stanno facendo un programma di crescita e di aggressione del mercato, intercettando gli investimenti che non trovano, in Stati come l'Italia, quel motivo di attrazione in grado di catalizzare capitali produttivi.

Infine un auspicio che allo stesso tempo è un monito per il nostro Paese, che dal 1° dicembre 2020 ha assunto la presidenza di turno del G20: la difficoltà nel salvaguardare la propria competitività a livello internazionale non esponga al rischio di non sapere tutelare la permanenza di un rapporto di interdipendenza «alla pari» dell'Italia con gli altri Stati.

Avv. Maurizio d'Amico
Già Membro dell'Executive Board
della Federazione Mondiale
delle Zone Franche e delle Zone
Economiche Speciali (FEMOZA)



Vincenzo Miele Trasporti Sas

Sede Amministrativa

Via Palazziello, 102 - 80040 Volla (NA)
Tel: 081 5725824 - 6159 - Fax: 081 5726796
Web: www.vincenzomieletrasporti.com

Sede Operativa/Logistica

Via Sponsillo, 50 - 80146 Napoli
Tel. 081 7520444 - 0767
E-mail: operativa@vincenzomiele.it

Terminal MSC - Miele

Via N. delle Breccie, 150 - 80147 Napoli
Tel. 081 5597548
E-mail: terminal@vincenzomiele.com

UNI EN ISO 9001:2015



SISTEMA DI GESTIONE
QUALITÀ CERTIFICATO



VGM

- TRASPORTO REEFER
- TRASPORTO RIBALTABILE
- TRASPORTO CENTINE
- TRASPORTO FUORI SAGOMA
- TRASPORTO FLAT RACK
- TRASPORTO CER - ADR
- TRASPORTO NAZIONALE E INTERNAZIONALE
- TERMINAL MSC
- RIPARAZIONE CONTENITORI



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

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

MOLO BEVERELLO - PORTO NAPOLI

e-mail: ormeggiatorinapoli@libero.it



*Arte Marinairesca, Professionalità e Sviluppo Tecnologico
a garanzia della sicurezza del porto*



Incidenza percentuale dei porti meridionali sul traffico italiano, alcune caratteristiche ed alcuni investimenti in corso - Fonte SRM

I porti del Mezzogiorno per un sistema Italia competitivo

In generale, l'economia del mare rappresenta uno dei settori di punta del sistema Paese: nel Mezzogiorno essa produce un valore aggiunto di oltre 15,5 miliardi di euro (il 33,3% del totale nazionale) e conta oltre 87 mila imprese (il 44% del totale nazionale).

Una recente analisi realizzata da SRM per un evento web dell'ASPEN Institute Italia sul Mezzogiorno, tenuto il 3 dicembre scorso, ha evidenziato spunti di interesse qui riassunti.

Restringendo il campo al settore portuale, il Sud è la macroarea, delle quattro italiane, che movimentata più merci con 84,3 milioni di tonnellate; incide per il 42% del totale sul traffico merci italiano. Il Mezzogiorno possiede porti che hanno una vocazione multipurpose e porti specializzati come ad esempio Gioia Tauro, grande scalo di transhipment e Augusta, scalo dedicato ai prodotti petroliferi.

La portualità del Sud è inoltre molto vocata al Ro-Ro avendo nella sua macroarea la Sardegna e la Sicilia, la Puglia e la Campania che sono tra le regioni con maggiore propensione a



questa tipologia di traffico.

È significativo segnalare che le imprese del Mezzogiorno utilizzano, nei loro rapporti internazionali (import-export) la via marittima in modo più intenso delle imprese centro settentrionali. Infatti, il 62% dell'interscambio del Sud avviene via mare contro il 36% del dato Italia. **(infografica in alto)**

Non va sottaciuto che anche il territo-

rio meridionale ha risentito dell'impatto della pandemia; le cause sono sostanzialmente simili a quelle che hanno caratterizzato tutti gli scenari a livello nazionale. Tuttavia, alcuni dati interessanti da analizzare lasciano riflettere sulla valenza e sulla resilienza dei porti meridionali.

In primo luogo, guardando all'analisi del traffico e la sua struttura dal 2016 si evince un calo generalizzato della quantità di merci movimentate che si è sentito nello scorso triennio, dovuto essenzialmente al periodo di difficoltà che hanno avuto i porti di Cagliari e Taranto (perdita dei container e questione Ilva); tuttavia proprio nel periodo Covid-19 i porti del sud sono quelli che hanno registrato il calo minore di traffico: -0,8% contro -11,5% nazionale.

Vi è stato dunque un coefficiente di resilienza maggiore degli scali meridionali; ciò è interpretabile con una serie di riflessioni che possono essere fatte:

1) In primo luogo, sul traffico merci che caratterizza i porti meridionali è molto sentita l'incidenza del settore agroalimentare; comparto quest'ultimo

CONNECT YOUR BUSINESS

2.000.000
metri quadrati
di superficie

500.000
metri quadrati
dei magazzini

200
aziende
presenti

225.000
metri quadrati
dell'area
intermodale



INTERMODALITÀ

Un hub logistico intermodale di rilevanza internazionale, collegato alle principali piattaforme di distribuzione delle merci attraverso quattro modalità di trasporto: ferro, gomma, aria, mare.



SERVIZI

Un completo sistema di servizi a supporto dell'attività d'impresa, in grado di garantire ai propri utenti la possibilità di sviluppare il business con efficienza e in piena autonomia.



REAL ESTATE

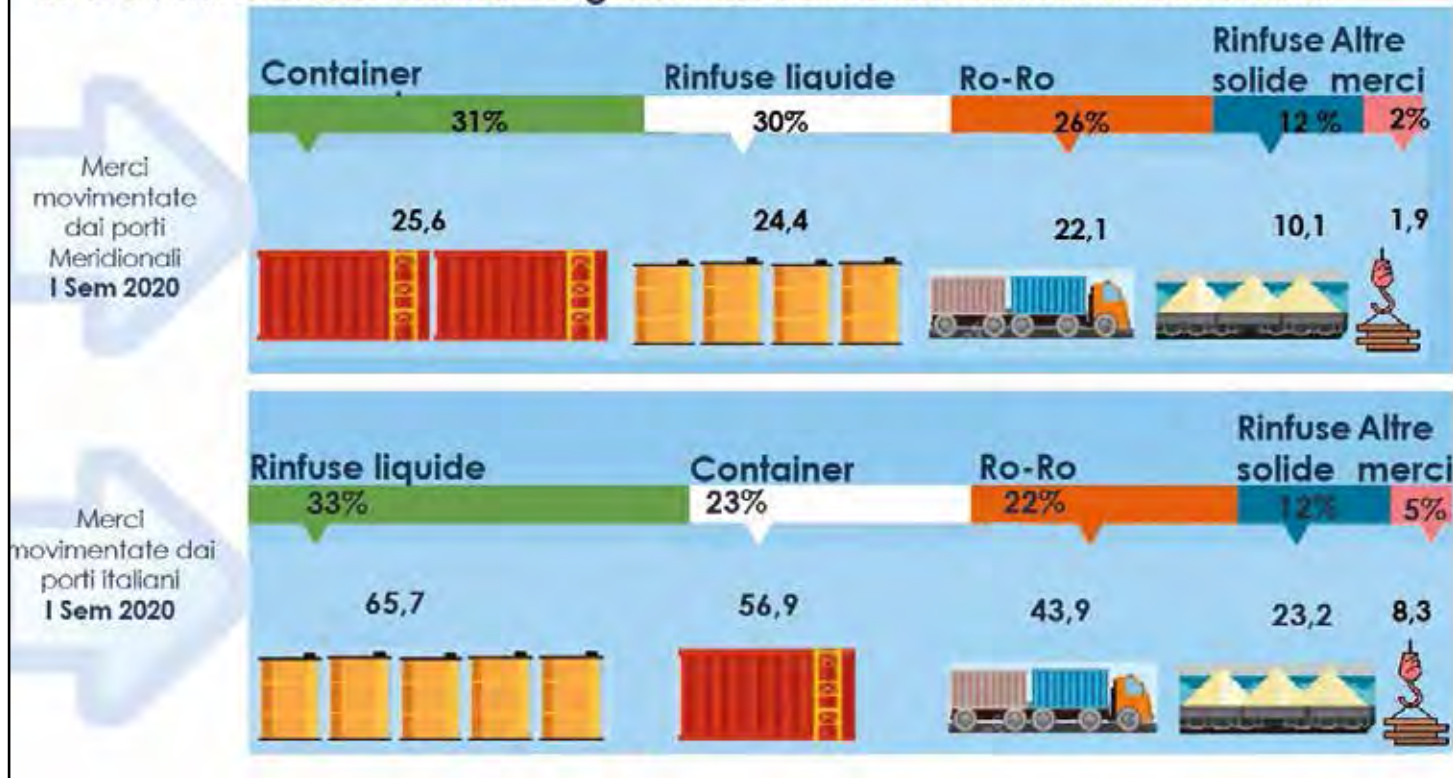
L'Interporto Campano offre soluzioni immobiliari per operatori industriali e commerciali, aziende di trasporto e operatori logistici. Magazzini costruiti secondo alti standard qualitativi e di sostenibilità ambientale.



ZES

L'Interporto è integralmente ricompreso nella ZES (Zona Economica Speciale) Campania, che rappresenta una straordinaria occasione per sostenere la crescita economica delle aziende.

La movimentazione del Mezzogiorno al I Sem 2020 confronto con l'Italia



che non ha fermato le proprie attività durante la pandemia; le merci sono dunque arrivate alle imprese attraverso la logistica del sud che ha fornito, come servizio essenziale del paese, tutta la penisola.

2) In secondo luogo, vi è stata l'impennata del traffico di transhipment (+38,7% nel primo semestre) che ha visto protagonista il porto di Gioia Tauro che da aprile 2019 vanta la presenza della seconda compagnia al mondo del settore container, MSC.

3) Il sud ha una presenza importante del settore Ro-Ro e delle autostrade del mare (incide per il 47% sul totale Italia), comparto che ha saputo ben resistere alla pandemia in quanto deputato anche al trasporto di autoveicoli pesanti che hanno continuato a circolare.

Altro dato interessante che emerge in rapporto alla pandemia, riguarda la componente internazionale del traffico vale a dire l'import ed export marittimo. E' opportuno premettere che il Sud ha una componente di interscambio marittimo che nel periodo 2017-2019 si è aggirata al di sopra dei 52 miliardi di Euro (dei circa 250 del totale Italia), rappresentando un quinto dell'import export del paese.

Analizzando i dati emerge un sostanziale allineamento del dato nazionale che registra cali di oltre il 20% in tutta la penisola. L'effetto pandemico ha dunque influito maggiormente sui nostri rapporti con l'estero ed il sud non ha avuto shock più gravi ed è su questi rapporti che bisognerà puntare per la ripresa attuando forti politiche di stimolo per le nostre imprese.

(Infografica - Fonte: SRM su Asso-

porti e ADSP)

I dati e le informazioni illustrati hanno comunicato in modo evidente che i porti del Mezzogiorno per il traffico importante che servono, per il loro posizionamento geografico, prossimo al canale di Suez ed al centro del Mediterraneo, per i mercati ed i settori serviti e per caratteristiche possono rivestire una posizione di primo piano per la ripartenza post-covid ma non solo. Se è vero che una logistica efficiente ed efficace è la base di un Paese per raggiungere livelli di competitività elevati anche per lo sviluppo del sistema manifatturiero, si rende quanto mai necessaria una strategia più attenta nei confronti di queste infrastrutture che vanno curate e finanziate nel modo giusto.

Molti Paesi del Mediterraneo hanno preso coscienza di ciò mettendo in campo risorse importanti per lo sviluppo dei porti ed ora, con le nuove risorse che l'Unione Europea stanzerà per la ripresa dell'economia si dovrà gioco-forza, da parte del nostro Paese, fare una riflessione sui porti in generale e, in particolare quelli meridionali che stanno anche ricevendo forti attenzioni da investitori esteri (es. la turca Yilport a Taranto).

Ci si potrebbe dilungare nel fare ulteriori esempi a dimostrazione del rilievo dei porti e di quanto sia importante tenere giusto riguardo a queste infrastrutture anche per il futuro. Solidità e resilienza sono sue parole che hanno contraddistinto il nostro sistema logistico durante la pandemia e per il futuro dovranno quindi essere impostate nuove strategie di crescita impostate su asset che vadano oltre l'attrazione

del traffico (pur se fondamentale per un porto).

Da tempo SRM nei propri studi ha individuato un modello portuale denominato "Porto 6.0" per affermare che le nostre infrastrutture marittime per essere competitive devono raggiungere livelli di eccellenza su sei assi: intermodalità, sostenibilità, internazionalizzazione, capacità di gestire Zone Economiche Speciali, rapporti con il mondo della ricerca economica e con l'Innovazione. Obiettivi complessi da raggiungere ma non necessariamente tutti nel breve termine. I grandi porti del Nord-Europa (es. Rotterdam e Anversa), del Middle East (es. Dubai) e del Far East (es. Singapore e Shenzhen) hanno ormai impostato in questo modo e con questi driver le proprie strategie.

"Portualità 6.0" è questa quindi la nuova chiave interpretativa che rimodella un porto moderno che deve essere un passo avanti all'industria poiché deve servirla adeguatamente e con efficienza e deve anche saper dare un contributo alla crescita del territorio attraendo investimenti che creino occupazione e sviluppo.

In generale oggi più che mai occorrerà una presa di coscienza che il modello 6.0 può essere un nuovo schema per uno scalo che vuole impostare corrette strategie di crescita, e dovranno essere questi i principi che dovranno animare le policy dei porti meridionali dove è in corso l'apertura di una nuova stagione, quella dell'attrazione di investimenti.

Alessandro Panaro
Responsabile dell'Area di ricerca
Maritime & Energy di SRM



COSCO SHIPPING Lines (Italy) Srl
www.coscoshipping.it

GENOVA

Ponte Morosini, 41 - 16126 GENOVA
 Tel. +39 010.270.71 - Fax +39 010.270.7503 - commercial.ge@coscoshipping.it

MILANO

P.zza Centro Commerciale, 44 - 20090 S. FELICE SEGRATE
 Tel. +39 02.703.0681 - Fax +39 02.753.2767 - commercial.mi@coscoshipping.it

NAPOLI

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 NAPOLI
 Tel. +39 081.423.3577 - Fax +39 081.423.3501 - commercial.na@coscoshipping.it



COSCO - SERVICE AEM1
 SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE
 per/da LA SPEZIA - GENOVA per/da

FOS, VALENCIA, PIREO, COLOMBO, SINGAPORE,
 HONG KONG, QINGDAO, SHANGHAI (Yangshan),
 NINGBO, KAOHSIUNG, YANTIAN

COSCO - SERVICE AEM2
 SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE
 per/da GENOVA per/da

MALTA, BEIRUT, PORT KELANG, XIAMEN, QINGDAO, BUSAN,
 SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, NANSHA

COSCO - SERVICE AEM6
 SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT
 per/da TRIESTE per/da

PORT SAID (WEST TRML) , JEDDAH, PORT KELANG, SHEKOU,
 SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, BUSAN

COSCO - SERVICE MINA
 SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH PER MIDDLE EAST
 per/da GENOVA per/da

MALTA, DAMIETTA, AQABA, JEDDAH, HAMAD, JEBEL ALI,
 KARACHI (SAPT), NHAVA SHEVA, MUNDRA

COSCO - SERVICE AGT
 SERVIZIO EXPORT DA ANCONA VENEZIA VECON PER INTRAMED & FAR EAST
 per/da ANCONA VENEZIA per/da

PIREO, GEBZE (Yilport), GEMLIK (Gempert), SALONICCO, IZMIR (Alsancak)

COSCO - SERVICE AGX
 SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT, VENEZIA VECON,
 RAVENNA SETRAMAR PER INTRAMED & FAR EAST
 per/da TRIESTE - VENEZIA - RAVENNA per/da

PIREO, LIMASSOL, ALESSANDRIA (El Dekheala), BEIRUT, IZMIR (Alsancak)

COSCO - SERVICE MFS
 SERVIZIO EXPORT DA GENOVA GPT & NAPOLI PER ISRAELE
 per/da GENOVA - NAPOLI per/da

ASHDOD, HAIFA

COSCO - SERVICE MAF1
 SERVIZIO EXPORT DA GENOVA MESSINA TRML E DA NAPOLI, via Genova, PER WEST AFRICA
 per/da GENOVA per/da

CASTELLON, VALENCIA, ALGECIRAS, DAKAR, TINCAN ISLAND, TEMA, ABIDJAN

COSCO - SERVICE MENA
 SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE E LA SPEZIA LSCT
 per USA EAST COAST per/da GENOVA - LA SPEZIA per/da

NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI + DOOR DELIVERY IN USA EAST COAST

COSCO - SERVICE PNX - SERVIZIO SHUTTLE DA NAPOLI per/da NAPOLI per/da

: FAR EAST, OCEANIA, MIDDLE EAST, EAST MED, NORTH EUROPE

COSCO - SERVICE NET2
 SERVIZIO DIRETTO DA SALERNO PER NORD EUROPA - SERVIZIO EXPORT
 DA CAGLIARI CICT PER INTRAMED & FAR EAST per/da SALERNO per/da

UK, GERMANY, BELGIUM + PROSECUZIONI: DANIMARCA, SVEZIA,
 FINLANDIA, RUSSIA, ESTONIA, LETTONIA, LITHUANIA, POLONIA

**COSCO - SERVICE SICILY EXPRESS - SERVIZIO SHUTTLE DA CATANIA &
 NAPOLI PER GENOVA per/da CATANIA - NAPOLI per/da**

FAR EAST, OCEANIA, MIDDLE EAST, EAST MED, NORTH EUROPE

COSCO - SERVICE AIG - SERVIZIO SHUTTLE DA BARI per/da

FAR EAST, OCEANIA, MIDDLE EAST, EAST MED, NORTH EUROPE

**COSCO - SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT DA PIREO (CONNESSIONE CON
 NAPOLI ED ADRIATICO) & GENOVA VTE PER USA per/da PIREO - GENOVA per/da:**

NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH

La Laguna soffre in anticipo i problemi delle città di mare

Il difficile coordinamento tra operazioni portuali e MOSE fanno di Venezia un campo di osservazione privilegiato sul futuro del settore. Nell'ottica di sviluppo delle modalità operative "call port optimization" la Laguna sperimenta in anticipo le problematiche che dovranno affrontare tutte le città nate sul mare, con indicazioni utili sulle strategie da seguire nei prossimi decenni. Ne è convinto il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, che pur nelle difficoltà dei primi approcci individua anche i vantaggi di chi si muove per primo. «C'è in ballo tutta la questione dell'accessibilità ai porti, tematica più generale che riguarda ad un tempo dragaggi, operatività notturna o in condizioni meteomarine critiche, ottimizzazione delle toccate».

Venezia dunque come banco di prova per tutta la portualità nazionale?

Tutto il sistema è chiamato a confrontarsi sul tema. Venezia è balzata all'onore delle cronache per le navi rimaste bloccate recentemente a seguito dell'innalzamento delle barriere di protezione del MOSE ma potrei parlare anche di Ravenna, che deve confrontarsi con le limitazioni imposte dalla nebbia, o di tutti i porti italiani alle prese con operazioni di dragaggio. Il problema vero è che la normativa italiana non si confronta con il concetto di "porto regolato", adottato ormai anche a livello di indirizzo comunitario. Esistono tutta una serie di strumenti in grado di far arrivare le navi in porto nel momento giusto, senza sovrapposizioni. Con vantaggi sotto l'aspetto operativo e dell'impatto ambientale. È questa la linea su cui dovremmo confrontarci per i prossimi 10-20 anni ma in questo Paese è difficile parlare di programmazione per il futuro.

Un confronto che la ripartizione sul Recovery Fund renderà però necessario...

Il piano, così come lo conosciamo fino ad oggi, mette poco più di tre miliardi di euro per la logistica intermodale. Troppo poco rispetto a quanto



Alessandro Santi

previsto per A/V, autostrade o ferrovie. Siamo in dialogo serrato con il governo per cercare di diminuire questo sbilanciamento nelle risorse, frutto probabilmente della difficoltà culturale del nostro Paese a considerare la potenzialità di ricchezza che arriva dalle attività marittime. Continuiamo a considerarci una penisola lanciata nel Mediterraneo che guarda alle sue spalle. Abbiamo perso parte del nostro Dna marinaro. Anche per questo, come associazione, puntiamo ad un lavoro di sensibilizzazione sul lungo periodo. L'obiettivo è far capire ai giovani che il mare, con le sue attività, è il futuro del nostro Paese.

Cosa pensa delle discussioni sul ruolo preponderante delle compagnie nella gestione delle filiere logistiche?

Questo tipo di situazione deve essere regolata dal mercato e dai suoi andamenti. Anche nella polemica sull'eccessivo aumento delle rate di nolo va ricordato che ci sono periodi e periodi e non egemonie da combattere. Negli anni scorsi le compagnie armatoriali hanno sofferto, creando non pochi problemi anche ai nostri associati, come nel caso del fallimento di Hanjin. Ciò che conta per tutto il sistema è la garanzia di collegamenti e trasporti affida-

bili. Quello attuale è solo un momento della curva, bisogna aspettare che la situazione si riequilibri.

Come esce la categoria dalle difficoltà innescate dalla pandemia?

La situazione del comparto è complicata ma gestibile. C'è da ricordare che stiamo affrontato la crisi sulle nostre gambe: il nostro codice Ateco, ad esempio, non rientra in quelli cui sono riconosciuti aiuti da parte pubblica. Il problema vero piuttosto risiede nella perdita di competenze in aree di business strategico. Per la nostra natura di anello tra mare e terra gli agenti sono custodi di una rete di attività svariate verso le quali servono ammortizzatori reali. Faccio un esempio legato al settore delle crociere, quello più colpito. Se il liutaio che ripara i pianoforti a bordo non riesce a sopravvivere professionalmente all'onda di quest'anno così difficile avremo perso per sempre un patrimonio di professionalità, competenze e specializzazione.

Quali sono i principali punti da cui ripartire?

Come agenti ci siamo trovati ad affrontare fin dall'avvio del lockdown enormi problemi concreti e lo abbiamo fatto in stretto contatto con l'armatore, attraverso procedure nuove e azioni emergenziali che avremmo dovuto aspettare per anni in condizioni normali. Spero che il buono di questa esperienza venga preservato puntando a risolvere il grosso delle criticità emerse. Tra tutte la mancanza di un port community system nazionale. Su questo punto come federazione ci attiveremo per lo sviluppo di un sistema informatizzato dei porti finalmente efficace e interoperabile. I pilastri della ripresa dovranno per forza basarsi su digitalizzazione, green deal, valorizzazione dei giovani. Oltre a combattere le contraddizioni dell'eccessiva burocrazia che rende possibile interpretazioni diverse, a seconda degli ambiti portuali, di leggi uguali. La "nuova normalità" è già cominciata e dobbiamo affrontarli compatti, lavorando sulle cose e le priorità che ci uniscono.





veloci per passione

MESSICO - USA - CANADA - BRAZIL - EUROPE - MIDDLE EAST - FAR EAST



Head Office Napoli:

Via Prov. Botteghe di Portici, 242 - 80147 - Napoli
T: +39 081 584.65.69 T: +39 081 759.32.95 F: +39 081 250.96.72

Milano Branch:

Via Cassanese, 224 - Palazzo Caravaggio - 20090 - Segrate - MI
T: +39 02 213.88.51 T: +39 02 213.70.42

Caserta Branch:

Interporto Sud Europa Via Ficucella snc Magazzino7.1 - 81024 - Maddaloni - Caserta
T. +39 0823 183.37.45 F: +39 0823 183.37.46

WWW.CARGOMAR.IT



Sardegna, dai porti le uniche possibilità di sviluppo

« In Sardegna le conseguenze economiche della pandemia si sono sommate ad una situazione portuale che già soffriva di per sé momenti di difficoltà strutturale. È in questo momento in cui si sta impostando il percorso verso la "nuova normalità" che tutto il sistema istituzionale regionale deve fare fronte comune, mettendo a frutto tutti gli strumenti a disposizione per programmare il futuro infrastrutturale dell'isola». È la convinzione del presidente dell'associazione Agenti Marittimi e Raccomandatari della Sardegna, Giancarlo Acciario, nella convinzione che, anche e soprattutto dalle attività dei porti, passano le uniche possibilità di sviluppo della regione.

Quanto ha pesato la pandemia sull'attività portuale dell'isola?

Con l'eccezione della parentesi estiva il traffico passeggeri, fondamentale per tutta l'economia regionale, ha registrato flessioni drammatiche. Si pensi solo al settore crociere in cui Cagliari si stava avviando a diventare un punto di rilievo del mercato a livello Mediterraneo e gli altri scali, come Olbia e Porto Torres, cominciavano registrare i primi dividendi dell'interesse generale suscitato dall'isola per il settore. A questo fattore va aggiunta la situazione drammatica dell'entroterra industriale e manifatturiero che ha subito il contraccolpo del rallentamento generalizzato dell'economia internazionale. In una situazione cupa, con l'impasse sul comparto container a Cagliari e le preoccupazioni che questa situazione desta a livello occupazionale, sono pochissimi i segnali positivi come le attività inaugurate dai nuovi servizi bunkeraggio della Saras e la sostanziale tenuta della movimentazione dei materie prime a Porto Torres.

In questa situazione si continua a



Giancarlo Acciario

discutere del contratto sulla continuità territoriale...

È proprio la situazione di incertezza su un punto così importante a destare le maggiori preoccupazioni. Come organizzare il futuro del sistema della continuità territoriale, se attraverso una singola gara, come fatto finora, o "lo spezzatino" delle rotte, è certo un esercizio necessario. Però bisogna fare presto perché gli operatori devono avere contezza delle modalità con cui va programmata e affrontata la prossima, delicata, fase post-pandemia.

Quale sarebbe la via preferibile?

Sotto questo aspetto troverei essenziale la creazione di una effettiva cabina di regia che veda tra i protagonisti la Regione e l'AdSP, istituzioni territoriali che realmente conoscono le esigenze da soddisfare, sotto l'aspetto economico e sociale, da parte della prossima convenzione.

Attraverso quali strumenti può essere superata la crisi?

Di tutti i porti regionali gestiti dall'AdSP l'unico ad avere un Piano regolatore portuale definito è Cagliari. Stiamo

parlando dell'unica soluzione normativa in grado di mettere le opere portuali al riparo dalle lungaggini della burocrazia. Non possiamo permetterci il lusso di costruire infrastrutture che consegnate con decenni di ritardo poi non sono più utili per raggiungere gli obiettivi che si perseguivano. In tutta Italia i porti stanno provvedendo a programmare le opere considerate strategiche, la Sardegna ha l'obbligo di attrezzare i suoi scali, le sue banchine allo shipping del XXI secolo.

Come agire?

Non voglio interferire in competenze altrui ma troverei auspicabile impiegare questo tempo che ci separa dalla fine della crisi sanitaria per impostare seriamente la questione dei piani regolatori. È chiaro si tratta di iter complessi ma sarebbe un delitto arrivare alla resa dei conti, quando saranno finalmente disponibili le risorse europee, senza avere nessuna idea progettuale concreta da presentare. Purtroppo il ricorso alla cassa integrazione in deroga e lo smart working non bastano a immaginare un futuro di sviluppo per la nostra isola. La ripresa dei lavori infrastrutturali sarebbe anche un segnale di speranza per tutti i cittadini.

Nel mondo post-covid è ancora valida la proposta di fare del Golfo degli Angeli un punto di riferimento per l'attività di mega-yatch?

Assolutamente sì. Riuscire a razionalizzare, separandoli, i flussi di traffico tra porto canale e porto storico di Cagliari significherebbe dare sfogo alle grandi energie presenti sul territorio. I servizi resi ad un comparto come quello della nautica di lusso sono vari e fortemente specializzati. Rappresenterebbero l'occasione mettere in moto un indotto dalle grandissime prospettive.

G.G.

ASSOLOGISTICA, LA "CASA" DELLA LOGISTICA IN CONTO TERZI DI TUTTI, PER TUTTI!



Assologistica

ASSOLOGISTICA Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali.

LA NOSTRA MISSION Promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso.

IN COSA SIAMO PECULIARI In Assologistica è favorito e facilitato l'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano. Garantiamo una forte rappresentanza di categoria che consente interventi efficaci nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e del mondo imprenditoriale.

I NOSTRI SERVIZI Assologistica offre consulenza sindacale e giuslavoristica; consulenza e assistenza nella stesura di contratti di lavoro e di fornitura servi-

zi; assistenza qualificata di un network di consulenti e specialisti direttamente selezionati e testati dall'Associazione; rappresentanza politica ai Tavoli istituzionali; diffusione di periodiche informazioni e newsletter.

COS'ALTRO CI STA A CUORE La formazione dei nostri Associati e di chi opera in Logistica e Supply Chain Management, effettuando corsi, seminari, workshop e convegni a cura della nostra divisione Assologistica Cultura e Formazione.

Assologistica -in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione e al magazine Euromerci- promuove **Il Logistico dell'Anno**, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.



Per informazioni e ulteriori chiarimenti MILANO - Via Cornalia 19
sulla nostra attività contattare: Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

ROMA - Via Panama 62
Tel. 06/8412897 - e-mail: roma@assologistica.it

www.assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com - www.euromerci.it - Seguitemi anche su Facebook e LinkedIn

Investimenti al sud, effetto moltiplicatore sul PIL nazionale

L'emergenza covid sta rappresentando un evento di drammatica unicità nella storia recente ed è stato un duro banco di prova per il nostro settore. Vorrei però innanzitutto non dimenticare le tante vittime del virus, e rivolgere il nostro sostegno alle loro famiglie e a coloro che ancora oggi lottano per la vita nei reparti di rianimazione degli ospedali; come pure esprimere la piena solidarietà ai medici ed ai paramedici che da mesi stanno facendo il loro dovere rischiando la vita per assistere gli ammalati di covid-19.

Sin dallo scorso marzo il sistema logistico italiano ha mostrato la sua grande capacità di resilienza, grazie soprattutto alla professionalità ed alla abnegazione di ognuno degli addetti che, ad ogni livello della catena logistica, ha garantito ogni giorno la regolarità delle spedizioni e delle consegne evitando il blocco del paese.

L'emergenza ci ha anche costretti "a guardarci allo specchio" portando impietosamente alla luce tutte le criticità che nel ed intorno al nostro sistema gravitano: ed è da quello che occorre ripartire mettendo nel mirino gli obiettivi prioritari per un deciso salto di qualità: investimenti in infrastrutture materiali e digitali, semplificazione burocratica, rafforzamento della logistica nazionale



mediante la creazione di player 100% tricolori nei vari settori attorno ai quali aggregare i comparti fatti di PMI che oggi sono alla mercè dei colossi multinazionali che fanno del nostro paese un facile terreno di conquista ed acquisizioni, in assenza di un serio controllo su pratiche spesso ben oltre i limiti delle norme antitrust.

Va dato atto al Governo ed in particolare alla Ministra De Micheli, di aver ascoltato le istanze della nostra confederazione nazionale, che ha saputo a sua volta interloquire con sapienza e diplomazia; ciò ha consentito di costru-

ire un percorso di proficua e validissima collaborazione i cui risultati sono stati evidenti.

Tuttavia non si può non sottolineare che, nonostante le esplicite raccomandazioni dell'UE, le aspettative del mezzogiorno del paese rispetto ad un deciso e robusto piano di investimenti in infrastrutture nelle aree meno e peggio servite del paese, siano andate deluse. E, per sgombrare il campo dall'equivoco stantio dell'imprenditore meridionale questuante, desidero solo ricordare come la stessa SVIMEZ abbia rimarcato che gli investimenti al sud comporterebbero un effetto moltiplicatore sull'intero PIL nazionale molto superiore a quello ottenuto con il criterio della spesa storica, fino ad un punto e mezzo in più a parità di importo.

Sul tema dei traffici la preoccupazione che viviamo è legata ad una contingenza globale che, a causa dell'improvvisa impennata in ripresa dei volumi di traffico, ci racconta di porti congestionati, navi in overbooking e di un conseguente aumento dei noli marittimi ai quali però non fa purtroppo riscontro un adeguato livello di servizio in questo momento.

Ermanno Giamberini
Presidente Confetra Campania

Studio Giuseppe Coccia Consulenti del Lavoro

80134 NAPOLI
Calata Trinità Maggiore n. 53
Pbx 081.5523340 - Fax 081.19560857
16121 GENOVA
Via G. Carducci n. 5/3
Pbx 010.587442 - Fax 010.591852
e-mail: info@studiococcia.net



Dal 1980 risolviamo i problemi dei datori di lavoro relativi alla gestione del personale, alla contrattazione individuale e collettiva, alla previdenza e al contenzioso.

Abbiamo maturato una particolare esperienza nel mondo dell'armamento, sia nazionale che internazionale, e di tutte le attività professionali e imprenditoriali connesse.



FAILURE IS NOT AN OPTION!

IMAT può vantare un moderno simulation complex composto da 3 avanzati simulatori di coperta, 2 simulatori di macchina, oltre 230 workstations in rete, una vasta area antincendio con la riproduzione di una tuga di oltre 40 metri ed una piattaforma galleggiante per l'addestramento ai mezzi di salvataggio.

50

Compagnie

27k

Marittimi/Anno

12

Simulatori

40

Aule

45

Istruttori

120

Addetti

165

Hotel rooms

300k

Area mq.

Viale degli Oleandri, 1 - Pinetamare Castel Volturno (CE) Tel.081-5099303

www.imat2006.it

info@imat2006.it



Assagenti, Pessina: lo shipping "ha fatto i compiti a casa"

Sulla recente discussione sui noli troppo alti Paolo Pessina non si sottrae. Per il presidente di Assagenti è solo la conseguenza di un settore che "ha fatto i compiti a casa", un nuovo modello operativo che è uscito da una situazione di crisi a costo di enormi sacrifici. «Chi oggi punta il dito contro le compagnie dimentica i dieci anni di perdite da cui arriva il settore. Nessuno ha analizzato i bilanci quando si perdevano miliardi di dollari. Dopo il fallimento di Hanjin le fusioni sono diventate necessarie: non per acquisire la predominanza del mercato ma per assicurarsi la sopravvivenza in un periodo in cui i noli erano vicini allo zero».

A cosa è dovuto questo momento di effervescenza per il settore dello shipping?

Mentre c'era chi chiedeva di navigare con noli sotto lo zero si è provveduto a una feroce riduzione dei costi, ad investire in modo massiccio sulla digitalizzazione, lavorando sulla composizione dell'offerta finale al cliente. Se si analizza l'impennata dei noli, questa è solo conseguenza del boom di richieste, partito prima sulle direttrici transpa-

cifiche, oggi su quelle Asia – Mediterraneo, rispetto ad una capacità di stiva minore messa in campo per bilanciare le conseguenze del primo lockdown. D'altro canto si guardi alle scelte messe in campo dalle ferrovie italiane o dalle aziende di trasporto: i servizi sono stati ridotti in vista di un calo della domanda di trasporto. Davvero non capisco perché le navi dovrebbero viaggiare vuote.

Conseguenza anche di un recupero dei mercati a macchia di leopardo?

Il business, e mi riferisco in modo particolare anche per le conseguenze sulla nostra categoria, è globale: spesso ci troviamo in situazioni di mercato che dipendono da strategie globali che vedono penalizzati alcune aree del globo rispetto ad altre. Di certo in questo momento si vive una problematica di bilanciamento, soprattutto nel settore container. L'Asia sembra aver superato i problemi legati alla pandemia e la sua economia viaggia a ritmi sostenuti: in questa situazione in una realtà orientata all'export come l'Italia i clienti sono disposti a pagare di più pur di avere la merce. Credo che questa trend durerà almeno fino al Capodanno cinese.

Poi se con l'arrivo del vaccino ci sarà un'accelerazione dell'economia anche in Europa, potremo assistere al ripristino di un maggior equilibrio.

Come ha reagito Assagenti alle difficoltà create dalla crisi sanitaria?

Rispetto ad altri settori siamo stati agevolati dal fatto che lo shipping, per ovvi motivi, non si è mai fermato. A Genova, nello specifico, tutte le criticità del Covid sono andate a sommarsi alle emergenze precedenti come il crollo del ponte Morandi e il blocco delle autostrade. A livello associativo quindi abbiamo cercato di dare il massimo contributo alla risoluzione dei problemi in un contesto comune. All'interno del Comitato "Salviamo Genova" infatti abbiamo sottolineato ulteriormente l'importanza del trasporto intermodale proponendo tramite i nostri associati questo tipo di soluzione il più possibile. L'unità d'intenti mostrata a tutti i livelli è stata encomiabile.

Un modello che potrebbe essere esteso anche dopo il superamento della pandemia?

Absolutamente sì. Per la prima volta tutto il "sistema Genova" si è seduto allo stesso tavolo, portando avanti un

dialogo costruttivo a prescindere dalle reciproche esigenze di categoria. È un modello operativo che vorrei si allargasse anche al mondo dello shipping: le divisioni indeboliscono tutti e impediscono il perseguimento del bene comune.

Quale futuro per il porto di Genova?

Lo scalo può sfruttare da una parte l'opportunità rappresentata dalla BRI dall'altra deve porsi come punto di riferimento mediterraneo verso il nord e centro Europa. Ma per farlo servono le infrastrutture. E non mi riferiscono solo al Terzo Valico e alla Gronda. La questione principale si chiama "ultimo miglio". Se Genova non movimentata almeno il 40% dei suoi container via ferro non potrà ambire ad un ruolo di rilievo a livello internazionale. Le opere sono state avviate. Serviranno ancora due-tre anni. Risulterà essenziale però anche una efficace strategia di marketing territoriale. Il Northern Range non si farà portare via i traffici facilmente, bisognerà saper vendere bene le proprie infrastrutture, con capacità e competenza.

In che modo le difficoltà dell'oggi stanno cambiando il futuro della categoria?

La digitalizzazione ha aiutato in

modo fondamentale il day-by-day durante l'emergenza sanitaria. Allo stesso tempo non credo che lo smart working modificherà in modo radicale il nostro modello operativo. Il contatto diretto per la natura della nostra attività risulta ancora importantissimo. La tecnologia però potrà aiutare a sanare una dicotomia interna al nostro settore. Nell'ambito della Federazione esistono due componenti ben tratteggiate: da una parte ci sono i rappresentati delle grandi multinazionali, dall'altra le realtà minori che in un certo senso rappresentano la struttura tipica dell'imprenditore medio italiano. Per queste realtà la barriera in entrata per crescere su determinati mercati può essere abbattuta dall'uso delle nuove tecnologie, caratterizzate da investimenti tutto sommato accessibili.

Quanto sarà importante la formazione per il futuro della categoria?

Ai giovani cerco di ricordare sempre che nulla è semplice. Bisogna studiare, sviluppare capacità e competenze specifiche. Assagenti è storicamente legata a questo tema con il corso di formazione intitolato al professor Pagnano: un percorso che permette di sostenere l'esame da raccomandatario marittimo o da broker. Stiamo ulteriormente rafforzando la nostra presenza



Paolo Pessina

in quest'ambito attraverso un progetto che stiamo sviluppando con l'Ente bilaterale nazionale sulla formazione. Anche su questo lato, vale quanto detto precedentemente: lo sdoganamento delle nuove tecnologie permette di sviluppare strumenti sempre più adatti alle nostre specifiche esigenze. Su questo punto e sugli altri d'altronde la pandemia non ha fatto altro che accelerare tutta una serie di tendenze già in atto. Starà a noi saperle cavalcare.

G.G.

YOU GROW, WE CARE.

Logistica dei vaccini covid-19 un problema di supply chain

E' già stata definita la più grande campagna logistica della storia prima ancora non solo di iniziare ma anche di essere progettata. Sicuramente fare arrivare in modo tempestivo 10 miliardi di dosi di vaccini anti-Covid19 ai punti di somministrazione non sarà una passeggiata. Ma nemmeno impossibile, e forse nemmeno tanto difficile se si rimane nell'ambito della scienza e della tecnica logistica. Ma il problema non è logistico, o meglio non solo, è un problema di supply chain, anzi di tre. Vediamo intanto i termini del problema logistico.

Ormai lo sanno tutti, non esiste un vaccino anti-Covid. Tra le centinaia di candidati in valutazione o ancora in sviluppo, solo una decina, includendo anche quelli russi e cinesi, hanno probabilità significative, e variabili, di essere disponibili in quantità entro la prima metà del 2021. Inoltre, questa decina di vaccini è stata messa a punto con tecniche diverse, che si ripercuotono direttamente sulle loro caratteristiche chimico-fisiche e farmacologiche, il primo driver della logistica necessaria alla loro distribuzione. Senza entrare in dettagli, quelli che saranno disponibili per primi richiedono temperature di stoccaggio e trasporto da abbastanza a molto basse. Il vaccino Pfizer-BioNTech deve essere mantenuto a temperature di meno 70 gradi centigradi fino al momento in cui viene scongelato per la somministrazione. Il Moderna inizialmente richiedeva la stessa temperatura, ma ora l'azienda è riuscita a portare

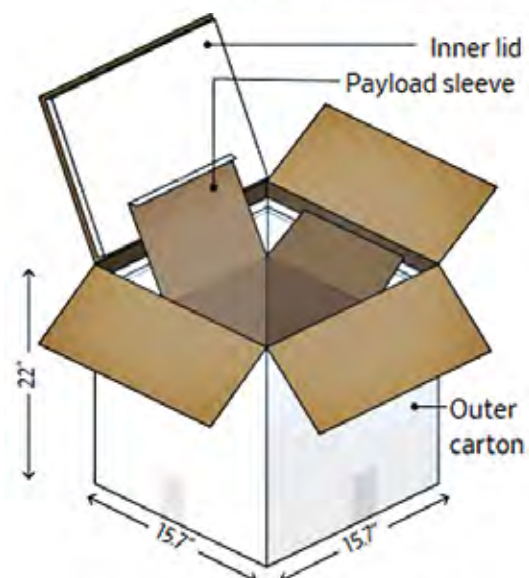
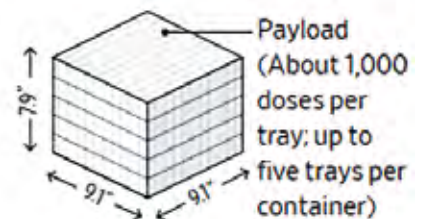


Marco Comelli

la temperatura sui meno 20. Altri vaccini, a partire da quello AstraZeneca - Università di Oxford, viaggiano a 2-8 gradi positivi.

Secondo fattore, il luogo di produzione. Escludendo quelli cinesi e russi, tutti i vaccini in fase finale di valutazione dispongono di impianti produttivi negli Stati Uniti, in Europa o in entrambi i continenti. Moderna produrrà solo in USA, ma non prevede di distribuire in Europa, Pfizer utilizzerà uno stabilimento negli Stati Uniti (a Kalamazoo in Michigan) ed Europa (a Puurs in Belgio), AstraZeneca produrrà nello stabilimento Catalent in Maryland, nel Regno Unito e in almeno un altro impianto nella UE (alla Catalent di Anagni si farà

solo l'infiamento). Moderna si affida a uno stabilimento Catalent negli USA e ad uno della svedese Recipharm con sede a Monts, in Francia per l'Europa. Sembra quindi che almeno in Euro-



RIMORCHIATORI NAPOLETANI S.R.L. GROUP

TUGS FOR TOWAGE & SALVAGE



HARBOUR TOWING SERVICE ON THREE SEAS: **TIRRENO - IONIO - ADRIATICO**

FLEET:

Salv. Tug Anacapri (2002 - 4'400 - 52)

Salv. Tug Armando de Domenico (2000-5'300-70)

Escort Salv. Tug (TBN) Baia (2020 - 6800 - 80)

Escort Salv. Tug Capo S.Vito (2011 - 5'550 - 75)

Escort Salv. Tug Cheradi (2009 - 5'550 - 75)

Escort Salv. Tug Dritto (2010 - 5'550 - 75)

Salv. Tug Galluzzo (2019 - 6300 - 75)

Salv. Tug Guarracino (2002 - 4'400 - 52)

Salv. Tug Magna Grecia (2000 - 5'300 - 70)

Salv. Tug Marechiaro (2017 - 4'080 - 51)

Salv. Tug Mastino (1985 - 3'086 - 42)

Salv. Tug Punta Campanella (1992 - 3'752 - 44)

Salv. Tug Punta Rondinella (1983 - 2'205 - 36)

Salv. Tug Punta Scutolo (1992 - 3'752 - 44)

Salv. Tug San Benigno (1982 - 2'205 - 36)

Salv. Tug San Cataldo (1986 - 3'086 - 42)

Escort Salv. Tug San Gennaro (2010 - 5'550 - 75)

Salv. Tug Sant'Elmo (1993 - 3'752 - 44)

Salv. Tug Vesuvio (1983 - 2'205 - 36)

Salv. Tug Vivara (2018 - 4'080 - 51)

SV UT755-L Gargano (2002 - 5'450 - 3200)

SV UT755-L Portosalvo (2005 - 6'310 - 3200)

SV STX09CD Enea (2010 - 8'880 - 4850)

MAIN OFFICE: 80133 NAPOLI - Via A. Depretis,114

Tel. +39 081 5522144 - Telefax +39 081 5518047 Internet: <http://www.rimnap.it> - e-mail: rimnap@rimnap.it

OPERATION OFFICE:

80133 NAPOLI

Pontile V. Emanuele II

Tel. +39 81 5635055

Mobile: +39 335 6200672

Fax +39 81 285030

74100 TARANTO

Corso Vittorio Emanuele, 17

Tel. +39 99 4707522

Mobile: +39 335 6200678

Fax +39 99 4714474

04024 GAETA

Via Duomo,30

Tel. +39 771 460614

Mobile: +39 335 6200675

Fax +39 771 466352

70122 BARI

Molo Foraneo, Banchina n.8

Tel. +39 80 5219342

Mobile: +39 335 6200674

Fax +39 80 5232511



pa i vaccini dovranno viaggiare per al massimo 1000-1500 chilometri, e senza barriere doganali, sulle quali hanno insistono a lungo le associazioni di categoria.

Come? Il più difficile è quello Pfizer. E' certo che viaggerà all'interno di contenitori refrigerati in modo attivo o passivo. In entrambi i casi, l'offerta è abbondante e qualificata. Di particolare interesse a parere di chi scrive è la soluzione scelta da Pfizer di un contenitore modulare, in grado di trasportare da 975 a 4875 dosi, in grado di mantenere a meno 70 per dieci giorni il farmaco senza interventi esterni utilizzando piastre eutetiche a ghiaccio secco. Il contenitore è dotato di GPS e rilevatore di temperatura e si presenta come uno scatolone quadrato (il rivestimento esterno è di cartone) di una sessantina di centimetri di lato. Non esiste per ora una conferma ufficiale, ma a parere di chi scrive questo contenitore è molto probabile sia prodotto dall'azienda specializzata CSAFE Global, che ne ha a catalogo diversi di questo tipo, tra cui un modello che è praticamente identico a quello descritto.

Si sono sollevati diversi dubbi tra gli esperti di trasporto refrigerato sull'effettiva capacità dei contenitori a ghiaccio secco di reggere per dieci giorni senza ripristinare la carica di refrigerante (il ghiaccio secco sublima, e soprattutto va maneggiato con cura), specie in presenza di un notevole differenziale di temperatura con l'esterno. Inoltre, all'interno dei contenitori, dopo un certo tempo, con la riduzione del refrigerante, si crea un differenziale di temperatura tra i punti più vicini alle pareti e quelli più interni. Per fortuna, esiste un soluzione semplice, che non comporta, come temuto, di dovere ripristinare sul campo il refrigerante (che comunque

non è di facile reperibilità): i contenitori sigillati vengono caricati su camion refrigerati a -20 (i classici per il trasporto di surgelati). In questo modo si riduce della metà il differenziale di temperatura con l'esterno, il refrigerante si mantiene e funziona da solo solamente quando si è arrivati a destinazione.

Tocchiamo ora il tema della tempestività. In questo caso significa due cose: fare arrivare il vaccino in tempi che ne garantiscano la conservazione, ma anche fare arrivare la quantità giusta di vaccino sui luoghi di somministrazione per inoculare tutti coloro che sono in lista per quel giorno. Come?

E qui la cosa si fa interessante. Gli studi, per esempio quello che ha condotto l'OITAf, l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e farmaci, e che è formato sulla base di una serie di raccomandazioni consegnate alle autorità italiane competenti, in primis la struttura del Commissario Straordinario, ha subito rilevato che non si tratta di una catena logistica, ma di tre, e che sono catene di fornitura. E quella dei vaccini è paradossalmente la meno problematica. Le altre due sono quella dei vaccinand e quella dei vaccinatori.

Pensare infatti che basti portare le dosi da qualche parte e poi qualcuno si occuperà della somministrazione è poco più che il rovescio del commento di Napoleone alla domanda dei suoi ufficiali preoccupati per i rifornimenti all'Armée, "l'entendance suivra", con la somministrazione al posto dell'intendenza e i vaccini dei soldati. Ma ai tempi i soldati vivevano di saccheggi...

Visti i numeri in gioco, e soprattutto i tempi, le soluzioni medico-sanitarie tradizionali, che eccetto pochissimi casi (i prelievi) sono esempi di alto artigianato, non sono percorribili. Occorre cambiare paradigma. Partiamo dai numeri.

L'obiettivo finale della campagna vaccinale anti-Covid-19 è la stessa delle altre, da quella anti-polio e alle più recenti contro le malattie esantematiche e il pneumococco, raggiungere un numero di persone immuni abbastanza alto da non offrire agli agenti infettivi "spazio" per diffondersi, la cosiddetta immunità gregge. Questo si fa con i vaccini e la percentuale minima della popolazione che va vaccinata dipende dall'efficacia del vaccino. Secondo quello che è stato comunicato, in Italia l'immunità di gregge anti-covid con i vaccini disponibili oscilla tra il 60 e il 65%, ossia 40 milioni di persone. Inoltre, visto che la Covid-19 è una malattia mortale e senza cura specifica (e le misure di contenimento sono devastanti sul tessuto sociale ed economico del Paese), l'immunità va raggiunta nel più breve tempo possibile. Tempo ancora più breve in quanto non è ancora noto sperimentalmente quanto dura l'immunità conferita dai vaccini, se ci si mette troppo si rischia di trovarsi ad imitare Sisifo. Da quanto è noto, l'obiettivo è quindi vaccinare 40 milioni di persone in Italia tra febbraio e settembre/ottobre. Non è mai stato fatto prima su questi numeri e in questo tempo. Con la complicazione che l'epidemia è in corso.

Subentra il cambio di paradigma: la Campagna Vaccinazione Covid-19 è un'intrapresa di tipo industriale che ha il suo «luogo» produttivo nella somministrazione. La Campagna funziona e raggiunge l'obiettivo (vaccinare numero di persone sufficiente a innescare l'immunità di gregge) se funziona in modo massimamente efficiente la somministrazione. La somministrazione costituisce in altri termini il "vincolo", basandosi sul linguaggio usato dalla Teoria dei Vincoli (Theory of Constraints) sulla base del quale deve essere




Spedizioni aeree
Il trasporto Aereo tempestività e rapidità



Spedizioni marittime
Il trasporto marittimo Tradizione e Modernità



Spedizioni terrestri
Il trasporto terrestre praticità e affidabilità

Intersped Service 

Azienda

Intersped service è un'azienda leader nel mercato delle spedizioni doganali. Nasce nel 1975 dallo spirito imprenditoriale e dalla profonda conoscenza del settore del suo fondatore Antonio Forges Davanzati e rappresenta, ad oggi, una delle case di spedizioni internazionali più antiche del territorio partenopeo...

Servizi

- ▶ Spedizioni marittime
- ▶ Spedizioni aeree
- ▶ Spedizioni terrestri
- ▶ Operazioni doganali
- ▶ Servizi Accessori

Intersped Service

Via Mellisurgo 15
80133 Napoli
Tel: 081.552.30.71 - 081.552.01.67
Fax: 081.551.81.27

Cis di Noia Isola 1 Torre 1 n° 127
Tel: 081.826.86.82
Fax: 081.510.85.97

Adv. paola martino



ROBERTO BUCCI S.p.A.



STEAMSHIP AGENTS INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS



NAPOLI

AGENCY OFFICE

Via Amerigo Vespucci, 9/20
80142 Napoli
Tel. 0815979411 - Fax 0815549737
Fax 0815549864 - Email: rbucci@bucci.it

OPERATION AGENCY OFFICE

Calata Vittorio Veneto ex Palazzina 161
80133 Napoli Porto
Tel. 081205769 - Fax 081201164
Email: g.briganti@bucci.it

SALERNO

UK NORTHWEST CONTINENT

Via Benedetto Croce, 5
84121 Salerno
Tel. 089230201 - Fax 089225984
Email: info@bucci.it

WEST AFRICA TRAFFIC

Piazza Uberto I, 1
84121 Salerno
Tel. 089255811 - Fax 089255830
Email: expdpt@bucci.it

GENOVA

AGENCY OFFICE

Via Armando Diaz, 1/10
16121 Genova
Tel. 010566687 - Fax 010587913
Email: paluxi@tin.it

LONDRA

BUCCI FREIGHT SERVICES LTD

2/4 GT. ERMENEGILLO ZEMPEL STREET LONDON EC2A 3NW
Tel. 0207392220 - Fax 02073779155 / 73775415
Email: bucci@bucci.co.uk
Web site: www.bucci.co.uk



COVID-19 Vaccine Solutions

costruita la struttura che fa funzionare la Campagna. La produzione viene alimentata come anticipato da tre supply chains delle risorse necessarie: vaccini, vaccinatori e vaccinatori (compresi i necessari presidi medico chirurgici, come disinfettanti, siringhe di precisione eccetera). Non è necessario che queste supply chains siano efficienti, devono essere efficaci anche a discapito dell'efficienza. Per esempio, non importa (entro certi limiti) che fuori dal punto di somministrazione si formi una coda, l'importante è che i vaccinatori abbiano sempre "materia prima" da vaccinare e per vaccinare. Le tre supply chains hanno poi al loro interno dei canali diversi, es. per tipo di vaccino, per profilo del vaccinando...), in alcuni casi più semplici, in altri molto complessi (la somministrazione a domicilio ad anziani soli con difficoltà a muoversi fuori casa in luoghi lontani dai presidi ospedalieri, per esempio, un caso molto più frequente di quel che sembra). Nel caso del vaccino, la catena dello Pfizer deve tenere conto che il farmaco si degrada rapidamente una volta scongelato dai -70 (5 giorni a 2-8 gradi, ossia in frigorifero, massimo 6 ore a temperatura ambiente).

A tutti gli analisti è apparso subito chiaro che la logistica dei vaccini Covid-19 avrebbe dovuto essere separata da quella generale dei farmaci. In breve, in Italia, questa si basa sulla figura dei depositari con i loro magazzini (che ricevono i farmaci dai produttori) e sui distributori secondari, che può essere un'azienda o un magazzino centralizzato di una ASL o consorzio di ASL. Sono questi distributori secondari che normalmente consegnano ai punti di utilizzo. Tutto il processo avviene su gomma, trailer per la tratta prodotto-

re-depositario, mezzi più piccoli, da autocarri a furgoni per il resto. In un sistema di questo genere il produttore perde traccia molto presto del farmaco, e questo subisce prima di essere utilizzato almeno sei carichi-scarichi fisici e due o tre stoccaggi.

Pfizer (ma potrebbe essere una scelta condivisa da altri in futuro) ha fatto un passo in più, optando per il controllo totale della catena e la riduzione dei passaggi modali. L'azienda ha ricevuto ordini fermi per 100 milioni di dosi negli USA (altro mezzo miliardo in opzione), 200 milioni dalla UE (altri 100 in opzione), 120 milioni dal Giappone, 30 milioni dal Regno Unito, poi Sud-America, Asia-Pacifico. Da ciascun stabilimento di produzione ogni giorno usciranno (stanno già uscendo) una dozzina di trailer con a bordo ognuno più di 320.000 dosi (7,6 milioni complessivi da tutti gli stabilimenti). Una parte dei trailer andrà nel più vicino aeroporto, il resto su un centro distributivo continentale (in Europa sarà a Karlsruhe). Una volta in aeroporto o nel centro distributivo, i contenitori con i vaccini passeranno in carico ai grandi corrieri espresso (FedEx, UPS e DHL) che per via aerea (Pfizer calcola di avere bisogno di dieci cargo al giorno in Europa) e terrestre si occuperanno della consegna al punto dove i committenti, ossia gli Stati, diranno loro di consegnare. Sembra un'impresa gigantesca, ma bisogna ricordare che una fiala di vaccino Pfizer è piccola, contiene 2 millilitri. Per consegnare tutti i 27 milioni di dosi che l'Italia ha ordinato, sufficienti per 13,5 milioni di persone, bastano 84 trailer e le consegne saranno spalmate in otto mesi. Per l'Italia sono previsti 300 hub di somministrazione dotati anche di frigoriferi speciali a -70. E' qui

che Pfizer consegnerà, in lotti minimi di 2000 dosi, estendibili a multipli di 1000. Il costo logistico dalla produzione agli hub è compreso nel prezzo del vaccino e ne spiega in parte il maggior costo rispetto ai concorrenti (15 euro contro i 3-4 dell'AstraZeneca).

Per gli altri vaccini, con minori esigenze di temperatura controllata e a più limitato rischio di degrado, lo Stato italiano, ha deciso comunque adottare una catena logistica totalmente separata e controllata direttamente, attraverso le forze armate. Tutti i vaccini non Pfizer verranno infatti consegnati ad un hub nazionale nel sito interforze di Pratica di Mare (con il suo aeroporto dedicato a Mario de Bernardi, vincitore di Coppa Schneider) e da lì smistati ad hub regionali, di cui almeno alcuni militari (per la Toscana sarà lo Stabilimento Chimico Farmaceutico Militare di Firenze). Da lì partiranno le consegne verso 1500 hub di somministrazione, dove faranno base anche le unità mobili che porteranno i vaccini a domicilio, nelle RSA, ai medici di famiglia (anche per lo Pfizer).

Non possiamo entrare in dettagli nel descrivere le altre due supply chain (vaccinando e vaccinatori) che dovranno alimentare la macchina delle somministrazioni, anche perché al momento di scrivere ancora troppi punti del Piano governativo sono non noti od oscuri. Essi sono però esaminati in dettaglio nelle raccomandazioni di OITAF trasmesse alle autorità politico-amministrative. Torneremo in futuro sull'argomento, anche per dare contezza dell'auspicabile adozione di almeno parte di esse.

Marco Comelli
Segretario Generale OITAF



**CONTAINERS
MERCI VARIE**



La TFG, Terminal Operator, è concessionaria del Molo Flavio Gioia nel porto di Napoli. Dal 1998 è operativa nel settore della movimentazione e dello stoccaggio di containers, merci varie ed heavy lift.

Da giugno 2004 la TFG dispone di banchine con i seguenti fondali:

Ormezzi 45 - 46

per la lunghezza totale di 300 metri di cui:

- metri 255 con pescaggio di 11.70 metri
- metri 45 con pescaggio di 10.50 metri

Ormezzi 48 - 49

per la lunghezza totale di 300 metri di cui:

- metri 250 con pescaggio di 10.00 metri
- metri 50 con pescaggio di 8.50 metri

Disponibilità allacciamenti per contenitori reefer fino a 48 unità.

La TFG è impegnata in ulteriori investimenti aventi ad oggetto l'acquisto di transtainers, il completamento del sistema di telecontrollo del terminal ed il miglioramento dell'attuale sistema informatico.

TERMINAL FLAVIO GIOIA S.p.A.
CALATA VITTORIO VENETO INTERNO PORTO NAPOLI
Uffici Amministrativi e Commerciali:
Tel. 081/265888 - Fax 081/282348
Uffici Operativi:
Tel. 081/281838 - Fax 081/286768
E-mail: tfg@flaviogioia.it

CRinternational

UN BROKER INTERNAZIONALE AL SERVIZIO DELLO SHIPPING



ADY GAM editori srl

CRinternational

Via Francesco Crispi, 74 - 80121 Napoli Italia
Tel: +39.081.668488 - Fax: +39.081.665963
info@crmag.eu - www.crmag.eu



GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI NAPOLI Soc. Coop.
P.zale IMMACOLATELLA VECCHIA - TEL. 081/5527240 (pbx) - FAX 081/5524435
MOLO BEVERELLO - PORTO NAPOLI
e-mail: ormeggiatorinapoli@libero.it



*Arte Marinaresca, Professionalità e Sviluppo Tecnologico
a garanzia della sicurezza del porto*

LOGSUD^{SPA}

SOLUZIONI LOGISTICHE

LA LOGISTICA A SUPPORTO DEL TUO E-COMMERCE

INTERPORTO CAMPANO

www.logsud.it

Rimorchiatori Napoletani pionieri del cold ironing

Per Gianni Andrea De Domenico, presidente del gruppo Rimorchiatori Napoletani, la "nuova normalità" dovrà essere declinata sotto il segno dell'elasticità. «Nonostante le notevoli difficoltà di quest'anno fin dal terzo trimestre dell'anno abbiamo registrati importanti segni di ripresa. L'uscita piena dalla crisi ci restituirà comunque un mondo più incerto, con meno punti fermi. Per le realtà portuali come la nostra questo significa continuare a impegnarci al massimo per garantire la continuità della catena logistica, preparandosi ad interpretare con misura le oscillazioni della realtà in cui siamo immersi: con prudenza nei momenti di bonaccia, sfruttando il vento favorevole quando possibile. Ciò a cui non ci sottrarremo è il confronto sugli investimenti per una portualità sempre più resiliente e moderna».

La deroga di un anno per il rinnovo delle gare di concessione nei porti italiani vi permetterà di ricalibrare gli interventi programmati?

Le indicazioni del ministero escludono giustamente dai parametri da presentare quelli relativi a quest'anno. Tuttavia manca una guida su come impostare le previsioni per il 2021. L'anno scorso, ad esempio, abbiamo registrato un boom di traffici e attività difficilmente replicabili sul brevissimo termine. Il rischio è quello di presentarsi con una struttura sottodimensionata o sovradimensionata rispetto alle reali esigenze dei singoli porti: in entrambi i casi si rischiano conseguenze serie. Proprio per questo stiamo predisponendo una serie di studi per verificare i nostri piani senza fare salti nel buio. Tra questi reputo importanti quelli



Gianni Andrea De Domenico

sull'evoluzione del settore energetico, tema centrale per lo sviluppo futuro del settore portuale.

Quali sono le prime indicazioni raccolte?

Da anni siamo coinvolti nello studio delle motorizzazioni ibride. Probabilmente si tratta di soluzioni non applicabili tout court allo shipping ma assolutamente adatte alle caratteristiche operative della nostra filiera caratterizzata da periodi brevi di impegno a elevati livelli di potenza. Le nuove batterie ad alta efficienza, contraddistinte da un ciclo di vita sostenibile, rendono l'opzione concreta. Ci siamo dati un altro po' di tempo per capire meglio le tendenze, in attesa di segnali di attenzione da parte delle istituzioni.

In che misura è necessario un'attenzione da parte del settore pubblico per portare a termine questa rivoluzione?

Se l'esigenza green non è recepita

a livello ministeriale, con regole precise nei bandi di gara, ad esempio, difficilmente l'imprenditore sosterrà i costi relativi caricandoseli sulle spalle. Il tema è generale: non si tratta solo del 30% in meno di emissioni prodotte ma anche di organizzare l'addestramento del personale, ripensare la catena di approvvigionamento: noi cerchiamo di farlo ma servono meccanismi di incentivazione. Uno, molto semplice, potrebbe essere dare maggior peso alle certificazioni di tipo ambientale come la ISO 14000.

Il gruppo è stato tra i pionieri dell'elettificazione sulle banchine nel porto di Napoli. Quali vantaggi avete registrati?

Abbiamo ottenuto risultati più che soddisfacenti in termini ambientali e di costo. I nostri mezzi per esigenze operative restano in banchina per la maggior parte del tempo, in attesa di essere chiamati. Poter contare sull'elettificazione della banchina, anziché sui gruppi elettrogeni dei nostri rimorchiatori, ha dimezzato i costi di esercizio e manutenzione, nonostante una tariffa elettrica decisamente superiore alla media.

Quali sono le principali difficoltà tecniche di questa soluzione?

Esiste un problema di distribuzione nella rete elettrica. Quelle dei nostri scali non sono state pensate per grandi potenze di assorbimento. Non ci sono cabine di distribuzione adatte nei pressi dell'utenza finale. Ovviamente si tratta di un gap infrastrutturale che solo l'intervento pubblico può colmare. Sotto questo aspetto le risorse del Recovery Fund potrebbero essere sfruttate per coprire gli investimenti necessari. Impensabile far ricadere i costi di distribuzione sull'utente finale.



*Merry Christmas
and Happy New Year*



c/o ACCSEA – Via Reggia di Portici, 69 – 80146 Napoli – tel. 081/5592512
confetra.campania@confetra.com

adv paola martino


MARINTER



Shipagents and Shipbrokers

MARINTER SHIPPING AGENCY

Via A. Depretis 51, 80133 Napoli - Tel 081 5512529 - Fax 081 5519786 - email: Napoli@marinter.it



Ormeggiatori, nuova operatività per tenere qualità del servizio

«**G**ia da alcuni anni, nelle realtà portuali del Far East, era in uso l'adozione delle mascherine. I colleghi cinesi e giapponesi, in particolare, le indossavano in caso di malanni di stagione, raffreddori, ad esempio, per preservare la salute dei colleghi. Non è detto che a pandemia sconfitta questo modello operativo possa essere adottato anche da noi. Quello del Covid 19 è un'esperienza che ci modificherà anche nei comportamenti minimi sui luoghi di lavoro». La "nuova normalità" anche nei piccoli dettagli. Mario Esposito, presidente del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi del porto di Napoli, immagina così, nell'adozione di nuovi comportamenti sociali, l'eredità di questo 2020. Per quello che riguarda il presente, il bilancio dell'attività del Gruppo, invece il giudizio sulle cifre è negativo, anche se non drammatico per quanto riguarda la ripresa.

Come ha impattato il Covid sulla vostra operatività?

Come tutti i servizi tecnico nautici abbiamo subito gli effetti del calo dei traffici. A fine anno abbiamo registrato un calo delle prestazioni del 40% con una flessione del fatturato attorno al 20%. Tendenze che si attesteranno su questi livelli anche per gli ultimi mesi del 2020. Pesa, soprattutto, il quasi azzeramento delle crociere, con circa 700 approdi persi. Gli altri settori hanno subito variazioni legate alla loro particolare operatività: il traffico petrolifero, ad esempio, è diminuito solo nel periodo del lockdown nazionale, mentre i container solo in un breve successivo, a causa del ciclo di andata/ritorno dei container dal Far East.

In che modo è cambiata l'operatività dei vostri servizi?



Mario Esposito

Abbiamo dovuto operare una rimodulazione profonda del modello operativo per garantire, specie nel momento più delicato della crisi sanitaria, la garanzia del servizio. Si è puntato a ridurre il meno possibile gli incontri di persona e organizzato in modo certosino gli spostamenti a terra. Sul lato mare ci siamo coordinati con i piloti limitando a due le operazioni contemporanee di ingresso nel porto. Anche con il ritorno alla "quasi normalità" stiamo adottando protocolli di controllo stringenti per garantire la massima sicurezza per i nostri operatori.

Quali sono le prospettive per il prossimo anno?

La ripresa dei traffici dovrebbe stabilizzarsi, con contrazioni non troppo grandi rispetto all'annata precedente. C'è speranza per l'arrivo del vaccino che dovrebbe avere un particolare effetto positivo nei confronti del settore crocieristico. Ammortizzati più o meno positivamente i riflessi del 2020, anche

grazie alle misure di ristoro per la categoria prevista dal governo, nel 2021 bisognerà tenere d'occhio le conseguenze sul rendiconto del Gruppo dalla eventuale flessione degli accosti in porto. Gli standard qualitativi del servizio vanno mantenuti, sia a livello di mezzi sia a livello di formazione del personale.

Ci saranno conseguenze sui previsti piani di investimento?

Avevamo in serbo progetti a lungo termine come il rinnovo di due mezzi per l'ormeggio e il battellaggio. Non credo intaccheranno in modo drammatico la nostra liquidità. Piuttosto potrebbero emergere criticità da parte dei cantieri, con slittamento delle consegne rispetto ai tempi concordati.

A livello nazionale (Esposito è vicepresidente di Angopi, ndr) come si è mossa la categoria?

Come associazione abbiamo sensibilizzato tutti i gruppi rispetto alle misure da prendere per combattere la pandemia, contribuendo alla stesura dei protocolli di sicurezza messi in atto nei porti italiani. A livello politico siamo riusciti a far valere le nostre istanze riuscendo ad ottenere un buon risultato con il ristoro previsto "decreto maggio". L'obiettivo è sempre lo stesso: tutelare la categoria. È mancato invece un elemento fondamentale che ci contraddistingue: il contatto diretto, lo scambio di esperienze tra colleghi. Purtroppo quest'anno sono saltati gli appuntamenti che l'associazione aveva previsto e sebbene i gruppi siano in costante contatto online, non è certo la stessa cosa. L'augurio per il 2021 è di ritornare finalmente ad una vita, lavorativa e privata, più normale.

Giovanni Grande

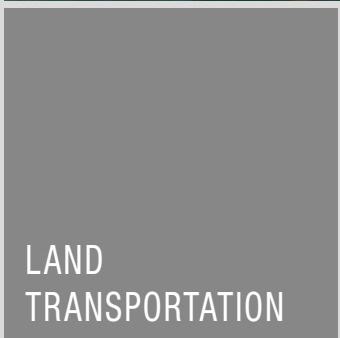
FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



AIR
TRANSPORTATION



LAND
TRANSPORTATION



CUSTOMS
WAREHOUSES



VAT TAX
DEPOSIT



CUSTOMS
BROKERS

CONTACT US AT

Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434

E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI

Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103 -106 - 80135 Nola (NA)

SEDE LEGALE

Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)

La logistica attore primario nel rilancio del sistema Italia

«**L**a logistica è uscita dal cono d'ombra in cui era relegata. La pandemia ha reso palese il suo ruolo sia per quanto riguarda il supporto garantito al sistema Italia nel corso della crisi sanitaria sia, più in generale, per l'economia del Paese. Certo, sarebbe stato preferibile balzare agli onori delle cronache non a causa del periodo difficile che stiamo vivendo: ciò che conta è che anche per il futuro al settore sia garantita la giusta attenzione a livello istituzionale in virtù della funzione essenziale che ricopre per il sistema produttivo nazionale». Francesco Tavassi, Presidente di Temi SpA, quarantennale eccellenza della grande logistica e franchisee esclusivo GLS per Napoli e provincia, che è anche Vice Presidente dell'Unione Industriali di Napoli con delega all'Economia del Mare, tocca con mano, da anni, quanto il cluster logistico contribuisce alla ricchezza del Paese e quanto sia importante un dialogo continuo con tutti i livelli istituzionali per rendere sempre più fluida e competitiva la distribuzione di merci e materie prime.

Cosa serve alla logistica per vedere crescere ulteriormente il suo ruolo per l'economia nazionale?

C'è una questione di dotazioni infrastrutturali, materiali e immateriali, che va affrontata. Il ruolo del settore è quello di permettere ai prodotti dei nostri territori di arrivare in modo competitivo sui mercati globali. E per un sistema orientato all'export come quello italia-



Francesco Tavassi

no fa tutta la differenza del mondo. Il mare, soprattutto, sia come veicolo commerciale, sia turistico, rappresenta una potenzialità fondamentale per tutta la penisola e in particolare per il Sud. Ma non si tratta solo di banchine, raccordi, grandi opere. È necessaria una importante opera di snellimento delle procedure. Sotto questo aspetto un'accelerata per quanto riguarda la piena operatività delle ZES sarebbe un segnale positivo per il futuro.

Quali sono le prospettive per il prossimo anno?

Ovviamente ci aspettiamo una ripresa dell'economia, anche se è ancora presto per quantificarla. Per la logisti-

ca si tratterà soprattutto di attrezzarsi per il boom del commercio elettronico. Complice anche la pandemia, la distribuzione via marketplace sta riscontrando tassi di crescita a doppie cifre. Questo significherà soprattutto adeguarsi sotto l'aspetto tecnologico. Il modello di consegna a domicilio presuppone il controllo puntuale della situazione della merce online. Chi non riuscirà a farlo, insistendo sui metodi tradizionali, rischia di più.

Su quali elementi punterà il gruppo Tavassi per il prossimo futuro?

Continueremo ad investire in nuove tecnologie e in risorse umane. Queste ultime, soprattutto, sono essenziali per affrontare le sfide dei prossimi anni. Per fortuna possiamo contare su un ampio bacino di giovani professionalmente preparati e performanti.

Consiglierebbe ad uno studente di oggi di puntare sulla logistica?

Certo. Si tratta di un settore che sarà sempre più centrale nell'economia globalizzata. Proprio per questo, però, mi permetterei di avanzare una serie di suggerimenti: bisogna studiare, essere al passo con i cambiamenti tecnologici, puntare a migliorare costantemente se stessi attraverso una formazione continua. Paesi logisticamente avanzati come la Germania lo hanno capito da tempo. È una strada percorribile anche per noi.

G.G.

OMLOG

SUPPLY CHAIN SOLUTIONS

Supply Chain

Management

Supplier

Customer

Procurement

Retail

Manufacture

Logistic

Product

Distribution

Inventory



- Servizio dedicato e altamente personalizzato
 - Organizzazione dell'intera supply chain
 - Gestione completa dello Store Installation
 - Personale coordinato sul posto
- info@omlog.com

InRail, il cargo ferroviario privato fatto sistema

È un vero e proprio network del cargo ferroviario privato, un "ecosistema" del trasporto ferroviario cresciuto intorno a InRail che dal 2009 è impresa di trazione, fino a raggiungere oggi la significativa dimensione di 16 aziende, 338 dipendenti e un volume d'affari che sfiora i 70 milioni di euro. Un network che si organizza su

come MTO.

"Sì, la nostra filosofia è questa - sottolinea il Presidente Guido Porta - avere una rete costituita da società autonome ma legate da una mission che va al di là dei soli risultati aziendali, che ovviamente sono fondamentali, ma che vuole contribuire ad innovare la logistica ferroviaria incentivando l'uso del treno, che tra l'altro è la modalità di trasporto più sicura e rispettosa dell'ambiente". Una scelta che ha por-

come fatturato, e abbiamo davanti a noi solo Mercitalia e Captrain. Quando ci sono dei tavoli complessi con Ansfisa o Rfi il nostro referente c'è sempre, insieme a quello delle imprese più importanti. La scelta di aver creato un network dà anche questo vantaggio anche se ovviamente costa un po' di più e c'è una maggior complessità da gestire".

Il 2020 è anche per InRail e il network collegato, un anno particolare. "È stato vissuto diversamente a seconda delle varie imprese - spiega il Presidente -

sei linee, rispettivamente Rail Transport, Shunting, Maintenance, RoSCO, Innovation e Training ben sintetizzato nella nuova immagine grafica che caratterizza il Gruppo evidenziandone le principali imprese.

InRail e FuoriMuro si occupano di trazione, Traction&Service di manovra, MaReSer e ODA (Officine d'Arquata) di manutenzione e revamping, MetroCargo e I.Log di innovazione, SerForm di training, Locolitalia è la RoSCO del Gruppo e infine Metrocargo Italia opera

tato il gruppo che ruota attorno ad InRail ad essere uno dei principali attori del panorama ferroviario cargo nazionale. "Abbiamo fatto recentemente un'analisi dei concorrenti - continua Porta - e come InRail ci posizioniamo settimi nel ranking delle sole imprese ferroviarie, mentre come network ci posizioniamo terzi, come numero di dipendenti e

come InRail abbiamo avuto continuità, nonostante i cali durante il lockdown quando i nostri clienti, aziende produttrici di beni, si sono fermate. E stiamo arri-



vando adesso abbastanza vicini ai dati di gennaio e di fine anno scorso. Se non ci fosse stato il Covid noi avremmo avuto un anno veramente positivo perché eravamo partiti molto bene, con dati che erano tra il 20 e il 25% in più rispetto all'anno precedente. Ci hanno aiutato le misure governative, la riduzione di tariffa per il pedaggio, ma anche senza quella riduzione, avremmo avuto un buon anno. Diverso naturalmente il caso di FuoriMuro che con i container del Porto di Genova ha avuto un calo nei primi 4-5 mesi del 17%. Le altre imprese del gruppo invece hanno lavorato con continuità. Nonostante tutto avremo un incremento di fatturato rispetto al 2019 e già la semestrale riferita alla prima metà dell'anno ha certificato una crescita del 5% per InRail. Inoltre, a settembre abbiamo inaugurato il nuovo quartier generale del gruppo in Via degli Operai a Genova su una superficie di ben 800 mq".

Lo sviluppo del Gruppo avviene quindi su molte direttrici, ma naturalmente cen-

assicura relazioni tra il Porto del capoluogo ligure e il nord Italia con diverse destinazioni e servizi tra il nord Italia (Castelguelfo, Mortara, Borgo San Dalmazzo, Valdaro, Portogruaro e San Giorgio di Nogaro) e la Francia (Miramas) in sinergia con Metrocargo Italia. "In questi anni – continua Porta – sono cresciuti molto il trasporto di gas dalla Francia (la campagna di quest'inverno prevede il trasporto di 120.000 tons) – e le movimentazioni di prodotti finiti, anche alimentari, grazie alla sinergia con il nostro MTO Metrocargo Italia. Anche questo è uno dei vantaggi dell'operare con un grande network".

Ma le iniziative e le eccellenze del Gruppo non si fermano qui: "Nelle nostre officine ferroviarie di Udine ci occupiamo della manutenzione delle locomotive di tutte le nostre imprese e riusciamo ad avere una disponibilità dei mezzi di trazione del 95%. Vuol dire – sottolinea Porta – che rispetto alla disponibilità teorica massima di ogni locomotiva, in termini di tempo, noi la abbiamo operativa per il 95% del tempo. È un grande risultato se pensiamo che tutte le settimane ogni locomoti-



Guido Porta

tività - rivela Porta - In questa fase ci occupiamo solo di locomotive diesel, ma contiamo presto di tornare a offrire anche locomotive elettriche".

Infine il progetto Metrocargo, che tanto sta a cuore all'ingegner Porta, per le possibilità di sviluppo innovativo del trasporto ferroviario che offre: "Finalmente dovremmo realizzare un impianto pilota nello scalo ferroviario di Novi San Bovo - fa sa-



trali sono le attività di InRail e FuoriMuro. Entrambe (la prima da gennaio, la seconda da aprile) dispongono del Certificato Sicurezza Unico rilasciato da ERA che permette di percorrere tutta la rete ferroviaria italiana. Inoltre, InRail può percorrere tutto il territorio sloveno sulle principali linee elettrificate e ha già richiesto il Certificato di Sicurezza per la rete croata. "Contiamo prossimamente di ottenere il certificato in Croazia – conferma Porta - nel quadro di un programma di sviluppo delle nostre attività ad est. L'obiettivo è gestire le relazioni da e per quei Paesi attraverso i valichi di Tarvisio, Villa Opicina e Nova Gorica, sull'intera tratta e non solo nel segmento italiano come avviene ora. Sono treni di cereali, legname, calce quindi si tratta di trasporto convenzionale, ma cerchiamo di far crescere anche nuove relazioni intermodali".

FuoriMuro invece che ha come baricentro della propria attività Genova,

va deve essere portata in officina per la manutenzione programmata. Ancora, con le nostre officine di manutenzione MaReSer e ODA stiamo realizzando il revamping di 25 locomotive da manovra LHB di costruzione tedesca, che andranno a formare una delle flotte da manovra uniformi più numerose tra tutti gli operatori. Alcune le useremo noi, altre le venderemo o le noleggeremo sempre nell'ottica di far crescere complessivamente il mercato del cargo ferroviario e non solo le nostre imprese".

Ha invece subito un momentaneo rallentamento l'attività di Locolitalia, la RoSCO del gruppo arrivata ad avere in dotazioni 11 nuove locomotive elettriche. "Dopo l'uscita dalla società di Ferrovie Nord Milano, stiamo cercando un nuovo partner per rilanciarne l'at-

per e Porta - C'è uno studio avviato con RFI e il Comune di Novi San Bovo, entrambi molto interessati a questa nuova tecnologia che permette il carico e lo scarico laterale dei container dai treni anche sotto una linea elettrificata. Questo permette un carico e uno scarico rapido dei treni merci senza dover fare costose manovre anche nelle stazioni intermedie di un tragitto, aumentando in modo significativo il numero di potenziali clienti interessati al trasporto su ferro. Noi ci crediamo, serve tempo e pazienza, ma le buone idee di solito riescono ad affermarsi".

Franco Tanel



Nasce T.E.A. per unire la filiera del trasporto eccezionale

Il mondo del Trasporto Eccezionale, da quasi un anno, può contare su una nuova associazione nazionale, nata in Veneto, a tutela e sostegno della categoria. La nuova sigla associativa che ha già aderito anche a Confetra Nord Est, è Trasportatori Eccezionali Associati, in acronimo T.E.A., che ha già raccolto l'adesione di oltre 50 aziende legate al settore. Presidente della nuova associazione è Luca Civolani, veronese e titolare della Gatto Service, che spiega così realtà e obiettivi di T.E.A. "Siamo pienamente operativi da quasi un anno e la risposta che abbiamo dal nostro settore è davvero incoraggiante. Voglio sottolineare che noi puntiamo ad associare l'intera filiera del trasporto eccezionale, non solo i trasportatori ma anche le imprese che realizzano i manufatti che noi trasportiamo, molto spesso destinati all'esportazione, e anche le agenzie operanti nel settore e che si occupano del rilascio delle autorizzazioni e delle scorte tecniche. Ci piacerebbe aprire un tavolo per associare anche le Autorità Portuali – e su questo abbiamo iniziato un dialogo anche con Confetra - visto che i porti sono i luoghi di destinazione di moltissimi trasporti destinati all'estero".

Il comparto dei trasporti eccezionali è variegato: si va dalle imprese specializzate in trasporti che eccedo-



Luca Civolani

no qualsiasi limite previsto dal codice della strada, e movimentano ad esempio parti indivisibili di impianti chimici e petroliferi o cantieristica navale, a quelli che trasportano manufatti meno "giganteschi" come silos o travi in calcestruzzo, che eccedono solo in una tra lunghezza, larghezza o altezza, fino a quelli che trasportano prodotti piccoli come dimensioni, ma estremamente pesanti come coils d'acciaio o blocchi di marmo e superano il peso massimo delle 44 tonnellate. Secondo Civolani il mondo del trasporto eccezionale complessivamente comprende attorno alle 300 imprese con 20-30 camion l'una e circa 50/55 dipendenti ciascuna. Se



Marcello Bano

allarghiamo anche alle altre imprese legate alla filiera si raggiunge il numero di circa 500. Ma cosa chiedono oggi queste aziende e quali sono i loro problemi?

"I trasportatori sono molto scoraggiati dai pochi risultati raggiunti dall'attività associativa degli ultimi decenni - sottolinea il presidente Civolani - Anche per questo stanno guardando a T.E.A con grande interesse. C'è bisogno di una scossa forte, di una realtà giovane e viva che dia un segno importante e che sia davvero in grado di dialogare in maniera costruttiva con le Amministrazioni Pubbliche locali, regionali e nazionali. Anche per questo noi abbiamo coinvol-

to, come nostro Segretario Nazionale, Marcello Bano che ricopre anche la carica di vicepresidente della Provincia di Padova e tra le sue deleghe ha proprio la viabilità, che è una delle croci che ci affligge ogni giorno. Bano conosce nel dettaglio le nostre problematiche e allo stesso tempo è perfettamente addentro ai meccanismi amministrativi e politici che possono risolvere le nostre difficoltà”.

Difficoltà che si possono riassumere in una frase: estrema difficoltà a disporre della viabilità necessaria per svolgere il proprio lavoro. “E’ proprio così – continua Civolani - difficoltà per ragioni tecniche e per ragioni burocratico amministrative. Partiamo dalle prime. Vediamo che un sempre maggior numero di strade ci viene precluso per ragioni di sicurezza, dovute molte volte alla mancata manutenzione di ponti e manufatti. Ci dicono di prendere l’autostrada, dimenticando che tutti i cavalcavia garantiscono una luce di 5 metri ma i nostri carichi superano spesso i 6 metri di altezza. E poi quando si è individuato un percorso bisogna chiedere ad ogni Comune l’autorizzazione al transito e qui ci troviamo spesso di fronte rifiuti e ritardi motivati solo dal fatto che il nostro passaggio può dare fastidio. Insomma è ogni volta un percorso a ostacoli. Eppure, ad esempio per i trasporti che riguardano acciaierie e porti, i percorsi alla fine sono sempre gli stessi e dovrebbe essere logico da parte dei nostri amministratori assicurarsi che queste direttrici siano sempre sicure e a norma. Ma duole dirlo, manca la volontà politica”. T.E.A. propone due obiettivi che potrebbero sostenere il comparto in modo concreto: “Due cose che sono semplici anche da capire - sottolinea il presidente Civolani - la digitalizzazione delle autorizzazioni e il

controllo satellitare di tutti i nostri mezzi sul territorio, il tutto integrato in un portale della Regione che così può vedere tutti gli spostamenti, li può abbinare ad ogni tipologia di trasporto grazie ai documenti digitali, magari accompagnati da una foto. In questo modo oltre a controllare quello che accade, sarà possibile vedere quali sono le strade più utilizzate dai trasporti eccezionali e dare loro la priorità nel - l e



manutenzioni. Tutto nella massima trasparenza. Il secondo obiettivo viene di conseguenza: creare regione per regione delle direttrici sicure e certificate e che siano garantite sempre transitabili per i nostri mezzi. E’ importante fare presente - conclude Civolani - che il trasporto eccezionale è “l’ultimo miglio” di una lunga commessa tra produttori e committenti e che per tanto non può essere il centro perenne del problema”. Sottolinea Marcello Bano Segretario Nazionale dell’associazione: “Da quan-

do ho questo ruolo in T.E.A. mi sono subito attivato per porre rimedio a questa situazione, partendo naturalmente dalla Provincia di Padova dove ho un ruolo importante di Amministratore. Abbiamo così ottenuto ad esempio che le nuove rotatorie sulle strade provinciali siano progettate sempre con un diametro minimo di 34 metri. Sul fronte dei ponti, altra nota dolente, l’obiettivo è che in tutti gli interventi di riqualificazione sulle strade più importanti il nuovo manufatto sia progettato e realizzato in 1° categoria, in modo da poter sostenere anche i carichi più pesanti.

Certo vuol dire spendere un po’ di più, ma per me è doveroso che la nostra rete stradale sia adeguata alle esigenze dell’economia e ai mezzi che circolano oggi. Su questo ho trovato grande sintonia con la Regione e con Anas così come con molti Comuni importanti. Spesso manca la percezione del problema. Faccio un esempio: si chiede giustamente di trasportare i coils d’acciaio via ferrovia limitando il trasporto su strada all’ultimo miglio. Interporto Padova, una delle eccellenze a livello nazionale, può ricevere treni di coils, ma poi a pochi chilometri di distanza un ponte un po’ datato impedisce il transito dei camion che li devono portare a destinazione. Una volta spiegato il problema, il Comune di Padova si è subito attivato per eliminare questo collo di bottiglia con grande impegno. Quello che siamo riusciti a fare e che stiamo facendo come T.E.A. in provincia di Padova e nel Veneto vuole essere un modello che proporremo anche nelle altre regioni, con spirito costruttivo e volontà di dialogo. E’ giusto denunciare i problemi che penalizzano le nostre imprese, ma è doveroso anche aiutare a risolverli”.

Franco Tanel

Elia Martino

avvocato

e-mail: elia_martino@virgilio.it

VIA L. DA VINCI, 45 - 80055 PORTICI (NA) - TEL. 081476257 - FAX 0812560533

**Assistenza giudiziale e stragiudiziale.
Contenzioso in materia di anatocismo bancario,
polizze dormienti, recupero crediti, risarcimento
danni anche da responsabilità professionale.**



Contesto in divenire per i Propeller siciliani

Questo difficile 2020 ha registrato effetti negativi anche per gli obiettivi fissati dai "propellerini" siciliani. L'obiettivo di strutturare una rappresentanza dell'International Propeller Club a Catania, così da coinvolgere nelle dinamiche dell'associazione la portualità e la logistica ubicate nella parte orientale dell'isola, ha subito un forte rallentamento.

«Attivi da alcuni anni con una trentina di soci che coprono praticamente tutti i segmenti della filiera logistica avevamo intrapreso con fiducia l'operazione Catania con l'apertura di una apposita sezione,» spiega il presidente del Propeller Club di Palermo, Paolo Molinelli. «La pandemia, con le conseguenze del lockdown e l'impossibilità di potersi frequentare di persona hanno rallentato tutte le iniziative previste per coinvolgere gli operatori interessati».

Tra queste spiccava l'organizzazione, inizialmente pensata in presenza di un'iniziativa sul modello delle "Shipping Week" che si tengono a stagioni alternate a Napoli e Genova.

«L'obiettivo era quello di porre all'attenzione del dibattito nazionale lo stato dell'arte del settore in Sicilia, discutendo delle cose da fare e delle potenzialità esistenti nell'isola per questo comparto. Le limitazioni imposte dalla crisi sanitaria ci hanno costretto ad una

parziale retromarcia. Alla fine, con uno sforzo organizzativo notevole, siamo riusciti a mettere in su un evento online: due giorni di dibattito con la presenza di autorevoli rappresentanti istituzionali del cluster che ci hanno convinti ancor di più della bontà del progetto originale».

In attesa dell'organizzazione degli eventi 2021 si fanno i conti con le difficoltà economiche e i gap infrastrutturali che penalizzano la Sicilia sotto l'aspetto logistico e che potrebbero trovare nel Propeller la giusta camera di compensazione per una compagine imprenditoriale che qui come in tutto il resto d'Italia è caratterizzata dalla divisione in svariate sigle e rappresentanze.

«Puntiamo a consolidarci come un organismo terzo e indipendente rispetto al rapporto con le istituzioni» sottolinea Molinelli. «Soprattutto in un mo-

mento di difficoltà come questo in cui si percepisce una forte mancanza di liquidità nelle aziende. I prossimi appuntamenti riguarderanno infatti un'accurata discussione, anche a livello tecnico, in merito all'efficacia o meno delle misure emergenziali prese dal governo».

Una discussione che non potrà prescindere dagli interventi sulla fluidità dei trasporti che nell'isola registra forti ritardi infrastrutturali.

«Il core-business di porti come Palermo e Catania, poggia quasi interamente sul cabotaggio e il traffico passeggeri turistico,» evidenzia Renato Coroneo, Consigliere P.R. dell'associazione. «A fronte dell'azzeramento delle crociere abbiamo registrato, nonostante tutto, una forte crescita del gommato».

Proprio questo trend sta evidenziando, ancor di più, la situazione critica in cui versa la rete stradale e autostradale siciliana, senza contare quella ferroviaria, vero e proprio elemento di freno per lo sviluppo delle attività logistiche e trasportistiche. C'è bisogno – conclude Coroneo – di una maggiore coesione tra la parte imprenditoriale e di una grande attenzione istituzionale. Come Propeller lavoreremo per il prossimo anno in questa direzione cercando di rendere più semplici i processi di confronto tra le parti».



euroservice



abituatemi al meglio



Da Napoli all'Italia, all'Europa e al Mondo...

Noi... ci siamo

**SPEDIZIONI
NAZIONALI
INTERNAZIONALI**

80020 CASAVATORE (NA) - Viale G. Marconi, 207 - Tel. 0817576006 - Fax 0817576005

81055 PASTORANO (CE) - Tel. 0823883381/51/45 - Fax 0823883373

00040 ARDEA (RM) Tel. 0691969052/14 - 069145867 - Fax 069145044

Storia marittima del mondo

David Abulafia, Mondadori

“Noi dividiamo la totalità del mare in tre grandi oceani, ma gli antichi geografi vi vedevano, non a torto, un solo Okeanos di acque mescolate fra loro, un concetto riportato in vita nell'uso moderno dell'espressione «oceano mondiale» per definire tutti gli oceani come un'unica entità”. E' a partire da questa considerazione, andando oltre i confini della storia navale e ripercorrendo la circolazione umana lungo le coste e attraverso i maggiori specchi d'acqua del pianeta, che David Abulafia ci invita a ridisegnare la nostra mappa mentale del mondo e a prendere atto che le rotte marittime sono state molto più importanti di quelle terrestri come forza motrice dello sviluppo delle civiltà.

Per gran parte della nostra storia, mari e oceani hanno costituito le vie principali dello scambio e della comunicazione a grande distanza fra i popoli, i canali primari non solo per l'esplorazione, la conquista e il commercio, ma anche per la diffusione delle idee e delle religioni.

“I tre oceani principali hanno attirato un crescente interesse nella misura in cui lo studio della storia marittima si è spinto oltre quella che andrebbe più propriamente chiamata «storia navale», che si concentra sulla guerra (o sul mantenimento della pace) sulla superficie marina, per porsi sempre di più interrogativi di maggior respiro: come, perché e quando gli uomini hanno solcato grandi spazi marittimi, per commercio o come migranti, e che tipo di interdipendenza si è creata, grazie a questo movimento attraverso gli oceani, fra terre molto distanti l'una dall'altra,” spiega l'autore nell'introduzione. Il libro è concepito come pendant del precedente,

“Il grande mare. Storia del Mediterraneo”

pubblicato nel 2011. “Come quello, è una storia umana più che naturale, e sottolinea il ruolo svolto da mercanti spesso avventurosi nello stringere e mantenere contatti. Se il Mediterraneo rappresenta lo 0,8 per cento della superficie marina, i mari nel loro insieme rappresentano circa il 70 per cento dell'intera superficie terrestre, e la maggior parte di questa distesa acqua è costituita da vaste aree aperte che chiamiamo «oceani”.

Dalle prime incursioni di popoli su canoe scavate a mano alle più antiche società marinare (come quella dei polinesiani, dotati di straordinarie abilità nautiche, che già nel I secolo a.C., ben prima dell'invenzione della bussola, commerciavano con le più remote isole del Pacifico), dall'epoca dei grandi navigatori e dei grandi imperi coloniali ai transatlantici e alle gigantesche navi portacontainer di oggi, emerge con chiarezza come le reti commerciali marittime siano sorte da molteplici distinte località fino a costituire un continuum di interazione e interconnessione globali, e abbiano così consentito l'incontro di mondi sideralmente differenti e distanti, come per esempio la Spagna e l'America, il Portogallo e il Giappone, la Svezia e la Cina.

“Se questo libro ha dei protagonisti, essi non sono quasi mai gli esploratori che aprirono nuove rotte attraverso gli oceani, bensì i mercanti che ne seguirono le orme (...)La storia dei viaggi su lunghe distanze attraverso i mari è la storia di gente disposta a correre rischi, fisici ed economici: uomini (perlopiù) che, mossi dalla ricerca di profitto, scommettevano sull'opportunità di fare affari in terre lontane. Usando il termine in senso lato, potremmo chiamarli «capitalisti», imprenditori che reinvestivano le loro ricchezze nella speranza di generarne sempre di più”.

Seguendo mercanti, esploratori, marinai, conquistatori, avventurieri, pirati, cartografi e studiosi in cerca di spezie, oro, avorio e schiavi, terre da colonizzare e conoscenza,



Abulafia ha dato vita a un'opera di storia universale concepita da una prospettiva radicalmente originale (non dalla terraferma e dai suoi confini, come nella maggior parte delle storie del mondo, ma dalle onde del mare sconfinato) e, insieme, a un vivido racconto dell'incessante lotta dell'uomo con la vastità degli oceani, condotta con scopi a volte nobili e a volte esecrabili, ma sempre per viaggiare, commerciare, conoscere e, in fondo, per sopravvivere.



giovanni.grande@portoeinterporto.it



AdSP del MTCS e Assotir insieme per la legalità

December 15, 2020 0

15 dicembre 2020 - Applicazione più efficace della normativa contro le pratiche illegali nell'autotrasporto. E' stato questo ...

VIDEO IN PRIMO PIANO



Interviste Adsp MTC ripartono i porti della Campania

September 18, 2020 0



Video IMAT TRAINING CENTER

June 04, 2020 0



VIDEO - Port of Rotterdam

May 29, 2020 1

PRIMO PIANO



International Propeller Club Port of Taras giorno 18 dicembre

December 15, 2020 0



Propeller Club Port of Milan giorno 17 dicembre

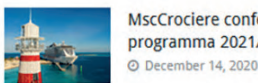
December 15, 2020 0



Auguri natalizi del Propeller Cub nazionale

December 15, 2020 0

SHIPPING



MscCrociere conferma il programma 2021/2022

December 14, 2020 0



L'ECSA accoglie con favore la nuova strategia di mobilità

December 11, 2020 0



WFW con CaixaBank nel finanziamento di 35 mln euro a Grimaldi Euromed

December 11, 2020 0



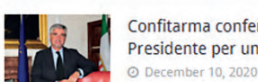
Alessandro Santi succede a Duci alla Presidenza di Federagenti

December 11, 2020 0



La tecnologia infoship per le navi della flotta Giuseppe Bottiglieri

December 10, 2020 0



Confarmar conferma Mattioli Presidente per un biennio

December 10, 2020 0

LOGISTICA E TRASPORTI



Settore automotive e logistica: il punto di vista di Raben Group

December 15, 2020 0



Transportunito denuncia la cronicizzazione dei disservizi

December 14, 2020 0



L'ECSA accoglie con favore la nuova strategia di mobilità

December 11, 2020 0



Imbarco della turbina a gas più grande mai costruita in Italia

December 11, 2020 0



Trasporti eccezionali, prorogata la validità delle autorizzazioni

December 10, 2020 0



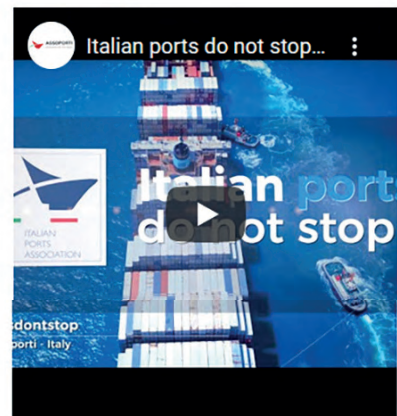
Consiglio Europeo dei Trasporti: mediazione tedesca su eurovignette

December 09, 2020 0

Primo Magazine

Dalla stessa redazione tutti i giorni Primo Magazine ed una volta al mese PORTO&interporto

VIDEO ASSOPORTI



FOCUS CONFETRA N.2 2020



PARTNER IN EVIDENZA





GRIMALDI GROUP

Le prime navi nel Mediterraneo con tecnologia
Zero Emission in Port®
Il trasporto ecosostenibile è già realtà.



www.grimaldi.napoli.it