

PORTO

Editori srl

& Interporto

il sistema integrato della logistica



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

8 Shipyards:

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

18 Docks
up to VLCC



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

- Ship division
- Yacht division
- Representative Offices



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.

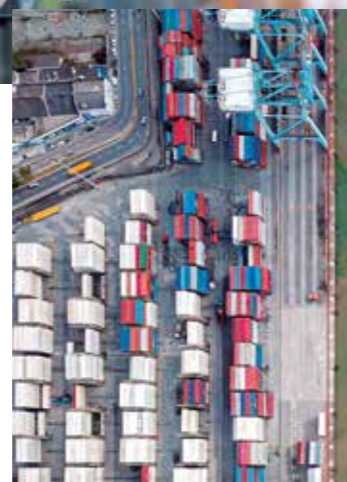


6 - News dall'Italia
 8 - News dal Mondo
 10 - News dall'Europa
 12 - Promozione internazionale per il nostro sistema portuale
 14 - La politica inizia a capire il peso delle semplificazioni
 16 - SOS Logistica, condividere

22 - Silvia Moretto: gli spedizionieri protagonisti del cambiamento
 24 - Centro Studi Fedespedi: previsioni positive di crescita
 26 - Green e blue economy per la ripartenza della logistica
 28 - Gruppo SMET pioniere del trasporto sostenibile



il patrimonio di know how
 18 - Circle, trasformazione digitale puntare sui servizi federativi
 20 - La logistica nel Mezzogiorno è il momento delle scelte
 21 - Sicilia, hub nel Mediterraneo per l'economia del Nord Africa



30 - ISE, interporti centrali per lo sviluppo dei territori
 32 - Adsp fagocitano porti minori a spese della loro dinamicità
 34 - Mezzogiorno, la ripresa passa per il ridisegno della logistica
 36 - La ripresa italiana deve avere una visione export oriented
 38 - La mobilità va progettata partendo da finalità e risorse
 39 - Logistica, Poste Italiane entra nel Freight Leaders Council
 40 - Andrea Morandi confermato al timone di YoungShip Italia
 42 - Il canale di Suez: le prospettive di snodo marittimo strategico
 44 - Genoa Shipping Week
 46 - Sicurezza, mercato di nicchia appannaggio di società estere
 47 - La compagnia Aug.Bolten entra nell'orbita di Nova Marine
 48 - A Bmt 2021 Grimaldi Lines presenta la stagione estiva
 50 - Le ZEE, il Mediterraneo e il nuovo contesto Geopolitico
 52 - Tra acquisizioni e nuovi ordini estate intensa per Fincantieri
 54 - Demanio marittimo nei porti della Regione Campania
 56 - Riforma della Giustizia civile contro i processi lumaca
 57 - Assormeggi Italia, colmato

Pag. 20



un vuoto rappresentativo
 58 - Rete ferroviaria italiana futuro a levitazione magnetica
 59 - News ADSP

- Savona, rifacimenti dei piazzali
- Un commissario per la viabilità a Savona
- A Prà prima portacontainer GNL
- Genova, riassetto area riparazioni navali

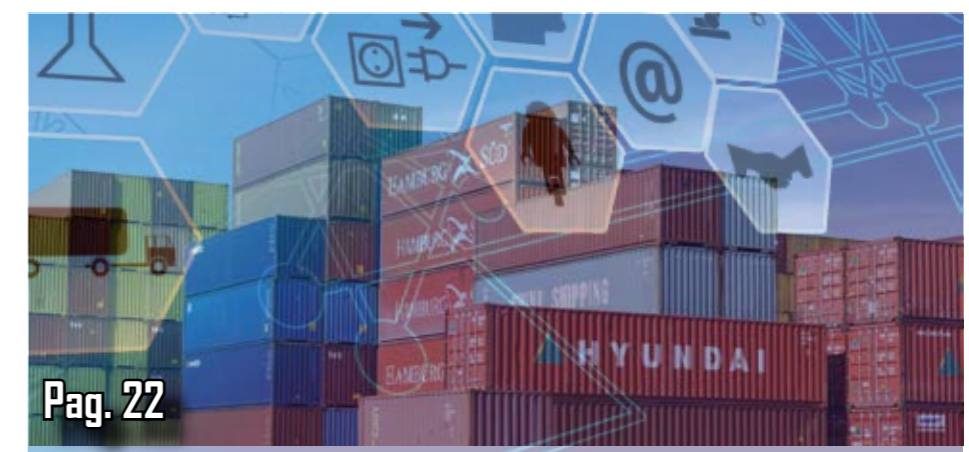


Direttore responsabile
 Maurizio De Cesare
Direttore editoriale
 Antonio De Cesare
Redazione:
 redazione@portointerporto.it
Amministrazione e abbonamenti
 amministrazione@portointerporto.it
 Costo abbonamento
 Italia € 110, estero € 220
Progetto e realizzazione grafica
 Paola Martino

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.



- La Spezia, nuova caserma Vigili del Fuoco
- Patto per il porto di Massa Carrara
- La Spezia, pescaggio a meno 14 metri
- Segni di ripresa per l'Alto Tirreno
- Dal Recovery Plan 120 milioni per Civitavecchia
- Protocollo d'intesa tra l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e digITALog
- QTerminals visita il porto di Cagliari
- Oristano primo scalo GNL della Sardegna
- Ap Gioia Tauro, nuovo regolamento per la raccolta dei rifiuti
- Vasca di accumulo nel porto di Brindisi
- MSC Crociere punta sul porto di Ancona
- Adriatico Centrale, ripresa dei traffici
- Trieste, cresce l'offerta ferroviaria
- Ratificato il Venice Blue Flag
- 63 - La posizione di CLIA, ripartenza delle crociere a Venezia
- 64 - Salone Nautico di Venezia soddisfazione degli espositori
- 66 - Libri
 - Urbania
 - Il futuro del G5

Dibattito pubblico, la Commissione nazionale approva le linee guida

La Commissione nazionale per il dibattito pubblico, istituita con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha approvato la Raccomandazione sulle Linee Guida che regolamentano questo istituto, introdotto nel nostro ordinamento con il compito di garantire il più ampio coinvolgimento degli enti territoriali e della società civile nei processi decisionali sulle grandi opere che hanno un impatto economico, sociale e ambientale per la collettività. Al fine di definire come concretamente le comunità territoriali potranno intervenire nelle scelte per la realizzazione delle grandi opere, il documento esplicita i tempi e individua le funzioni che la Commissione dovrà svolgere, sottolinea il ruolo centrale del Coordinatore del dibattito e delle altre figure che, a diverso titolo, sono chiamate ad intervenire nel procedimento. Il Decreto legge sulla governance del Pnrr e le semplificazioni ha rafforzato lo strumento del dibattito pubblico ampliando la platea delle opere per le quali è obbligatorio. A breve sarà avviata la fase attuativa delle disposizioni previste con l'individuazione di un elenco dei coordinatori del dibattito pubblico, la predisposizione di un regolamento per i poteri sostitutivi della Commissione, nonché la comunicazione sulle nuove regole del procedimento abbreviato.

Demolizioni navali, due decreti per fare chiarezza

Due decreti per fare chiarezza e sostenere demolizioni e riciclo delle navi in Italia annunciati dai vertici della direzione generale del trasporto marittimo del MIMS. Uno riguarda i requisiti generali per i piani di riciclaggio delle navi con le linee guida alla cui stesura ha partecipato il Comando generale delle Capitanerie. Il secondo prevede risorse per il riciclaggio e la rimozione e demolizione delle navi abbandonate con uno stanziamento di 2 milioni di euro per il 2021 e 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

Tetto presenze sui traghetti, Ancim e Assarmatori ne chiedono l'abolizione

Ancim e Assarmatori hanno chiesto l'abolizione del tetto, stabilito con l'emergenza Covid-19, che limita al 50% della capacità la possibilità di imbarcare passeggeri sui traghetti. In un messaggio inviato ai ministri della Sanità, del Turismo e delle Infrastrutture e mobilità sostenibili e ai presidenti delle Regioni di cui fanno parte le comunità isolate, è richiesto un intervento in vista dell'avvio della stagione estiva, "affinché il trasporto marittimo locale e regionale sia subito messo nelle condizioni di intercettare l'auspicata ripresa della mobilità interregionale e turistica". A rendere possibile la misura secondo le due associazioni il successo del piano vaccinazioni e il fatto che tutte le isole minori siano state dichiarate Covid free.

Assologistica, Ruggerone nuovo presidente

Umberto Ruggerone è il nuovo presidente di Assologistica, l'Associazione Italiana delle Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Magazzini Frigoriferi, Terminalisti Portuali, Interportuali ed Aeroportuali. Ruggerone, che succede ad Andrea Gentile che dal 2016 e per due mandati consecutivi ha presieduto Assologistica, nella gestione al vertice dell'associazione sarà affiancato dai vice presidenti Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Andrea Gentile, Massimiliano Montalti, Renzo Sartori e Marco Spinetti. Dirigente del gruppo FNM Spa, amministratore unico di Malpensa Intermodale e amministratore delegato di Malpensa Distripark, Ruggerone ha 50 anni ed è laureato con lode in scienze economiche. Specializzatosi in metodi di sviluppo immobiliare, ha iniziato la sua carriera nel settore degli interporti. Ruggerone è stato vice presidente di Assologistica dal 2014 ed è attualmente consulente del Gruppo Logistica Trasporti ed Economia del Mare di Confindustria, oltre che presidente della

Nautica, firmata la direttiva sui controlli

Promulgata dal MIMS la direttiva sui controlli di routine sulle imbarcazioni da diporto a cui dovranno attenersi le Capitanerie di porto e le Forze di Polizia che operano in mare e nei principali laghi italiani. La direttiva, che si applica fino al 30 settembre 2021, ha l'obiettivo di razionalizzare le attività di controllo e indicare le priorità in materia di sicurezza della balneazione e della navigazione da diporto. Un'attenzione particolare dovrà essere posta nei controlli sul rispetto delle disposizioni per contenere e contrastare la diffusione del virus Covid-19. I controlli ordinari sulle unità da diporto sono finalizzati alla verifica della regolarità dei documenti, della presenza a bordo delle prescritte dotazioni di sicurezza e dell'idoneità dei titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica. Dopo un controllo con esito positivo viene rilasciato un bollino autoadesivo da applicare sull'imbarcazione in un punto ben visibile per evitare, di massima, ulteriori analoghi controlli di routine. I controlli sulla sicurezza della balneazione e della navigazione da diporto sono indirizzati principalmente alla vigilanza sul rispetto dei divieti di transito/navigazione nelle fasce di mare destinate esclusivamente alla balneazione, alla vigilanza dei tratti di mare dove più intenso è il traffico diportistico, alla verifica del rispetto dei limiti di navigazione nelle aree marine protette e anche al corretto smaltimento dei rifiuti. I controlli dovranno anche prevenire l'uso improprio di moto d'acqua, kite-surf, water walking ball e mezzi simili.

Mose, dai risparmi il completamento dell'opera

I risparmi, pari a 538,42 milioni di euro, derivanti da minori oneri finanziari sui mutui contratti per la realizzazione del sistema Mose di Venezia saranno destinati al completamento e alla messa in esercizio dell'opera, a interventi paesaggistici e ambientali e alle attività di manutenzione. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess) ha deliberato di riprogrammare le risorse derivanti da risparmi sugli interessi sui mutui contratti dal Consorzio Venezia Nuova con la Banca europea per gli investimenti (Bei) e con Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) per dare immediata copertura finanziaria agli interventi di completamento del Mose, a quelli migliorativi e di verifica tecnica di alcune parti dell'opera già ultimate e alla prosecuzione delle attività di salvaguardia della laguna.

Indagine della Banca d'Italia sul trasporto internazionale di merci

Secondo l'indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci dell'Italia relativa al 2020, la pandemia ha avuto un impatto rilevante sui costi unitari del settore, rimasto pienamente operativo anche nelle fasi di maggiore emergenza sanitaria. L'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia è nel complesso salita, rispettivamente al 3,1% e al 4,3% (2,9% e 3,9% nel 2019), interrompendo la tendenza alla diminuzione degli anni precedenti. Il settore aereo ha risentito in misura molto marcata del drastico calo dei voli di linea, le cui stive sono ampiamente utilizzate per il trasporto mercantile; il restringimento dell'offerta di carico si è riflesso in un forte aumento dei noli. Nei trasporti marittimi rincari di entità significativa si sono osservati nel comparto container (in particolare nelle tratte provenienti dalla Cina e dagli altri paesi asiatici), in quello Ro-Ro (trasporto di autoveicoli) e nel bulk liquido; sono invece diminuiti i noli nel bulk solido a causa della minore domanda di materie prime. Nei trasporti terrestri i costi medi a tonnellata sono lievemente aumentati nel comparto ferroviario, mentre sono leggermente diminuiti in quello stradale, nonostante l'aggravio di costi per gli operatori dovuto alle maggiori difficoltà nelle spedizioni. In un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, l'incremento medio dei noli ha determinato un peggioramento del deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (-6,8 miliardi di euro, da -5,9 nel 2019), concentrato nei comparti aereo e navale; su quest'ultimo ha pesato anche la riduzione dell'attività "estero su estero" effettuata dagli armatori italiani.

Grendi diventa società benefit

M.A. Grendi, holding operativa dell'omonimo gruppo, ha modificato lo statuto per diventare una società che ha inserito nell'oggetto sociale, insieme al mantenimento di risultati economici soddisfacenti, anche la creazione di un impatto positivo su persone e ambiente generando "un misurabile valore sociale di pubblico interesse". Il 15 giugno il Gruppo ha approvato i risultati dell'esercizio 2020 che vedono un incremento dei risultati e dei volumi trasportati, con un valore della produzione consolidato pari a 57,5 milioni di euro (+11% rispetto al 2019) e un EBITDA, indicatore dell'andamento della gestione caratteristica, pari all'11%, in crescita del 5% rispetto all'anno precedente. Aumentano anche i volumi trasportati con la linea marittima per la Sardegna.

Nuovi Servizi intermodali da Verona e Milano verso il Nord Europa

Rail Cargo Group (RCG) ha attivato un nuovo collegamento intermodale tra il terminal di Sommacampagna-Sona (Verona) e quello di Bayernhafen a Ratisbona attraverso il Brennero, servizio ferroviario realizzato con tre rotazioni alla settimana che si prevede saliranno a sei entro la fine di quest'anno. Il collegamento è stato avviato il 6 giugno inizialmente a servizio dell'azienda austriaca e di quella tedesca Reicheneder Transport. La società ferroviaria privata belga Lineas, invece, ha inaugurato un nuovo collegamento ferroviario tra Milano Segrate e Ghent che sarà realizzato con cinque rotazioni settimanali, servizio che si affiancherà a quello tra Milano Segrate e le altre città portuali belghe di Anversa e Zeebrugge e quella olandese di Moerdijk.

Anama e Alsea in difesa della cargo city di Malpensa

ANAMA, l'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree affiliata a Fedespedi, e Alsea, l'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori, hanno invitato le istituzioni locali e nazionali a non interrompere il processo di sviluppo delle attività cargo dell'aeroporto di Milano Malpensa. Il riferimento è alla richiesta dell'ENAC di sospendere il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del progetto "Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035", per predisporre la documentazione integrativa richiesta dalla Commissione del Ministero della Transizione Ecologica. Le due associazioni hanno evidenziato come il progetto sia fondamentale per la crescita del primo scalo cargo italiano il cui piano di sviluppo, messo a punto da SEA, prevede l'ampliamento a sud del grande aeroporto che sorge tra Milano e Varese e, tra gli obiettivi, ha il raddoppio dell'attuale cargo city.

THE BIGGEST EUROPEAN EVENT OF THE YEAR ONLY DEDICATED TO THE LIFTING, INDUSTRIAL & PORT HANDLING EQUIPMENT AND HEAVY TRANSPORT VEHICLES



Promozione internazionale per il nostro sistema portuale

La nuova stagione di Assoporti targata **Rodolfo Giampieri** si apre nel segno del ricompattamento. L'associazione che riunisce i porti italiani serra i ranghi per affrontare le sfide del "new normal" accendendo i riflettori su un concetto come "trasformazione", particolarmente caro al neo presidente, in quanto «contiene in sé l'idea dello sforzo collettivo, dell'impegno comune». «Perché le trasformazioni non si possono mai affrontare in solitudine».

Quali saranno i principi ispiratori della sua presidenza?

La crisi che stiamo vivendo ha di fatto evidenziato due elementi: una rapida evoluzione del contesto, non solo economico, in cui siamo chiamati ad operare e l'emergere, su larga scala di consapevolezza, della centralità della logistica. È partendo da questo quadro che Assoporti è chiamata ad affrontare il tema della contemporaneità, dell'interpretazione della realtà in cui l'idea della velocità è stata sostituita da quello dell'accelerazione. Per farlo bisognerà riguadagnare una visione comune, consapevoli che vanno individuate soluzioni concrete a problemi trasversali. Non è più il tempo delle diagnosi ma delle proposte.

Come intende proseguire lungo questo percorso?

L'obiettivo principale è costruire rapporti solidi con le istituzioni di riferimento e con il cluster per trovare un comune campo di discussione e fare sintesi. Credo sia la strada più efficiente per poi proporre al ministero le soluzioni funzionali ai problemi. In questo possiamo contare su un termometro ideale: i presidenti dei porti italiani si confrontano quotidianamente con l'economia reale.



Rodolfo Giampieri

Da loro possono arrivare le indicazioni più valide per le cose da fare.

Qual è la posta in gioco?

Siamo di fronte ad una grande opportunità. La partita della trasformazione, della modernizzazione, va giocata bene e con un supplemento di responsabilità da parte di tutti. E il discorso riguarda anche il contesto europeo dove dobbiamo partecipare in modo attivo al dibattito sul futuro della portualità. Con Zeno D'agostino, vice presidente di ESPO, lavoreremo per rafforzare la nostra presenza dicendo la nostra sulle strategie e sulle scelte da prendere per il futuro. L'Ue può essere una importante palestra di discussione e condivisione e va vissuta nella consapevolezza che anche noi possiamo insegnare qualcosa. Siamo nelle condizioni per riportare lo sguardo europeo finalmente anche sul Mediterraneo.

Come giudica gli interventi dedicati alla portualità nel PNRR?

Al di là dei singoli aspetti colgo una

nota estremamente positiva. Nel documento sono indicati indirizzi strategici netti. Non è banale perché permette di costruire percorsi chiari e investimenti coerenti. Sul tema della sostenibilità ambientale, ad esempio, viene evidenziato un aspetto particolarmente delicato per il sistema italiano. I nostri porti insistono sulle città e non possono svilupparsi se non in coerenza con il rispetto delle comunità che li circondano. Serve un sentiero di sviluppo strategico comune nella consapevolezza che dai porti è entrata e uscita l'economia globalizzata degli ultimi decenni.

Preoccupazioni sull'aspetto della governance?

Le possibilità enormi intrinseche al PNRR devono tradursi in opere concrete e in tempi contingentati. Sembrerà una banalità ma bisognerà puntare sul discorso della semplificazione. Davanti alla straordinarietà di questo new deal servono regole coerenti con i tempi che stiamo vivendo. Non servono più i libri dei sogni ma l'impegno per rilanciare il Paese.

Le primissime azioni della nuova Assoporti?

Tutti i presidenti delle AdSP hanno quattro anni di lavoro davanti, una situazione che permetterà di ragionare senza fibrillazioni sui traguardi strategici. Tra le prime iniziative ci sarà la ripresa della promozione internazionale del nostro sistema portuale anche alla luce dei nuovi canali e modalità comunicative emerse nel corso di questo periodo. Appena possibile, però, organizzeremo un incontro pubblico per riallacciare anche sotto l'aspetto emotivo il feeling con il cluster.

Giovanni Grande



GIS

Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali

The Lifting, Industrial & Port Handling and Heavy Transport Show

Piacenza, Italy 7-9 October 2021

REGISTER NOW
www.gisexpo.it



www.italawards.it

HUNDREDS OF MACHINES ON DISPLAY



www.italawards.it

La politica inizia a capire il peso delle semplificazioni

Il recente rientro in seno ad Assoport testimonia il cambio di passo che sta vivendo il sistema portuale della Sicilia Occidentale. L'AdSP guidata da **Pasqualino Monti** raccoglie i frutti di un primo quadriennio in cui l'azione è stata orientata a ridisegnare le funzioni dei singoli scali del network, sono state impostate le opere infrastrutturali strategiche per il futuro, si sono avviate best practice. «Le stesse che potranno essere scambiate all'interno di una nuova visione, più collaborativa e dialogante, all'interno dell'associazione nazionale, alle prese con la grande sfida del rilancio della nostra portualità».

Intanto, la Sicilia Occidentale ha incassato le risorse per lo sviluppo del cold ironing...

Si tratta di un percorso di lunga durata. Fin dall'insediamento l'obiettivo dell'ente è stato quello di mettere insieme chi porta le navi e chi possiede le competenze e le tecnologie per la distribuzione dell'energia. Essenziale per chiudere il cerchio il ruolo dello Stato il cui intervento ha permesso che il costo delle operazioni di rifornimento dell'energia non fosse troppo oneroso. Su queste basi abbiamo portato i progetti al ministero per l'elettrificazione di due attracchi a Palermo, Trapani e Termini Imerese e uno a Porto Empedocle. Ora bisognerà lavorare per arrivare il prima possibile alle gare.

Quanto il cold ironing può rendere più attrattive le banchine siciliane sul mercato?

I porti che si affacciano sulle città scontano il limite di una difficile convivenza in termini di sviluppo intermodale, consumo di spazio, congestione dei traffici. Dall'altro, laddove le attività ri-



Pasqualino Monti

guardano principalmente cabotaggio e crociere, hanno un indubbio vantaggio in termini di attrazione. Il cold ironing permette di mitigare ulteriormente gli impatti sul tessuto urbano e rappresenta un indubbio valore aggiunto: da un segnale di grande attenzione alla cittadinanza ma rafforza anche l'offerta sul mercato, permettendo l'eliminazione dei feedback negativi.

È un modello che esporterà anche in seno ad Assoport?

L'associazione può rappresentare il luogo per la condivisione di tutte le best practice. D'altronde la mia filosofia è esattamente questa. Il compito delle AdSP, dei manager che le dirigono, è quello di creare il valore aggiunto, rispondendo alle sollecitazioni del mercato. Spero che la prossima stagione di Assoport sia improntata anche a questo principio.

Come immagina il sistema portuale che gestisce tra quattro anni?

Profondamente diverso da come l'ho trovato. Abbiamo programmi da 300 milioni di euro per cantieri di cui 200 in via di conclusione. Altri 197 milioni arrivano dal PNRR e per le tre opere di riferimento (rilancio della cantieristica e realizzazione dell'interfaccia porto-città, ndr) sono stato nominato commissario. Ciò che ci rende orgogliosi è che si tratta di interventi che abbiamo pensato e progettato ben prima dell'emergenza. Significa che avevamo pianificato nella giusta direzione. Si tratta di un'occasione d'oro per colmare le potenzialità inesprese di questi territori.

Il Monti presidente invidia il Monti commissario?

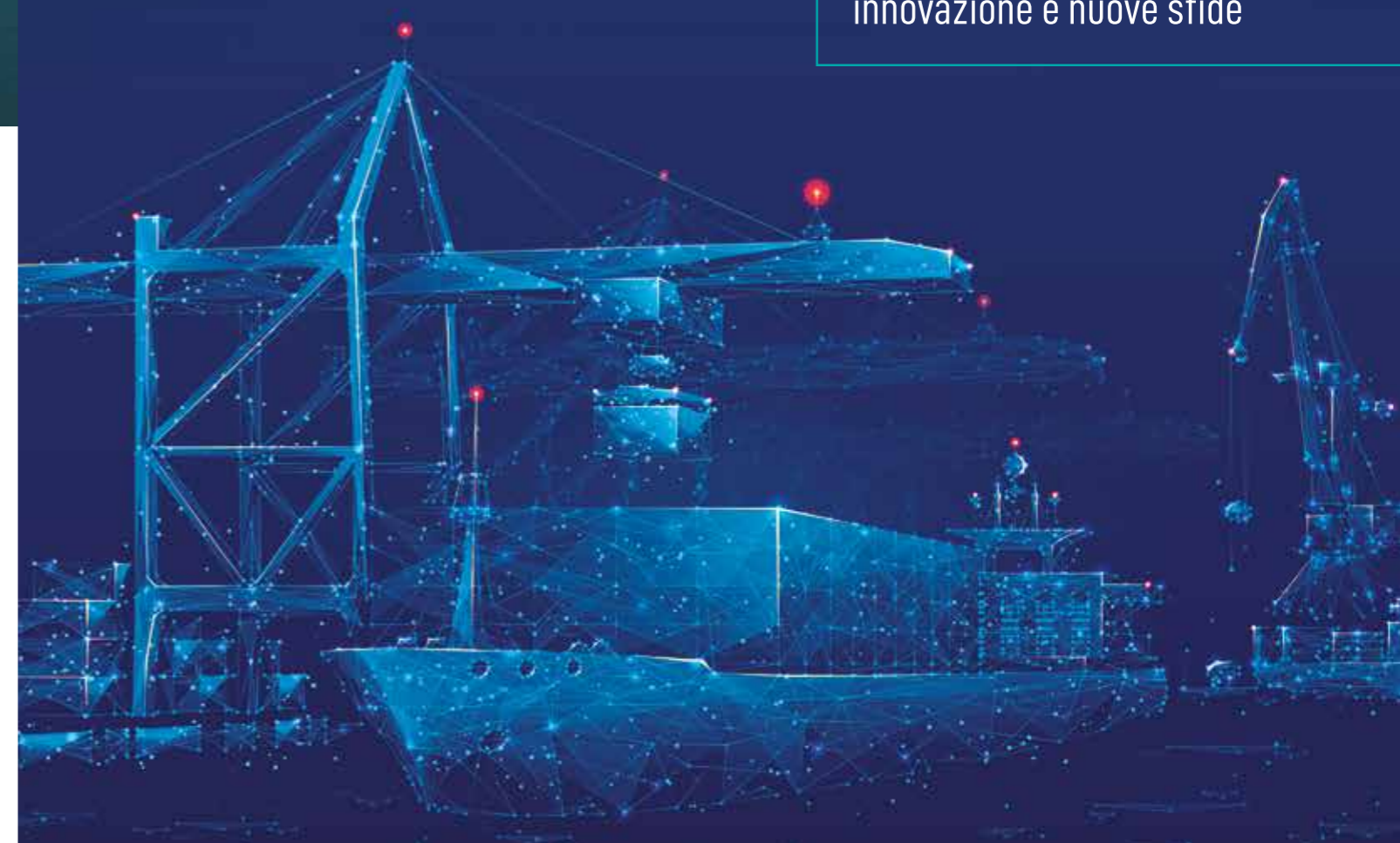
Certo. Credo che il parlamento con le recenti nomine commissariali abbia cominciato a comprendere quanto sia fondamentale il terreno delle semplificazioni. Poi è chiaro che ogni intervento al riguardo è suscettibile di ulteriori miglioramenti. Cito un solo dato: con le procedure semplificate realizzeremo entro il 2024 infrastrutture che per le vie normali sarebbero state consegnate solo nel 2030. È una differenza sostanziale che mi fa sperare che la pratica straordinaria diventi ordinaria. Almeno per le infrastrutture strategiche.

Come il ponte sullo stretto?

Senza dubbio. Credo che gli interventi considerati prioritari vadano pensati tutti collegati tra loro. È ovvio che il ponte ha senso solo se unito a una serie di opere in grado di rilanciare la connettività interna all'isola, a cominciare dai collegamenti ferroviari e stradali. Avere un unico referente per tutto il complesso delle attività renderebbe l'operazione più semplice.

G.G.

Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide



ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam

IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

GENOVA
e in live streaming
6 - 8 Ottobre 2021

pstconference.it

SOS Logistica, condividere il patrimonio di know-how

«Dove il terreno è buono il seme germoglia e cresce più velocemente». Si affida a questa metafora **Daniele Testi**, presidente di SOS Logistica, per spiegare il momento particolare che sta vivendo l'associazione che da oltre 15 anni ha fatto del tema della sostenibilità in ambito logistico la sua bandiera. «La pandemia e le sue conseguenze, l'accelerazione arrivata anche a livello di istituzioni internazionali sulla necessità di un cambio di paradigma ha acceso un faro su una realtà come la nostra che ha sempre incrociato la questione della sostenibilità: anche per noi non è stato un periodo facile. Ci siamo rimboccati le maniche rimettendoci in discussione, cercando nuovi stimoli per rinnovare la nostra presenza su un terreno prima in ombra che ad un certo punto è stato catapultato al centro del dibattito pubblico».

In quale direzione stanno evolvendo le scelte di SOS Logistica?

Intanto



Daniele Testi

governance: c'è una energia che va incanalata per favorire il confronto, far emergere nuove idee, tramutare queste ultime in azione. E su queste basi che è nato il primo

per le innovazioni che verranno. Generalmente la disruption non arriva dalle grandi realtà, il cui obiettivo è semmai massimizzare l'efficienza dei propri processi, ma da percorsi "paralleli" a quello che può essere il mondo della logistica. Nel novero delle nostre star up si spazia dalle innovazioni tecnologiche in tema di transizione energetica alla disintermediazione della filiera del trasporto in un'ottica non focalizzata al contenimento dei costi. Oggi ci sono camion che viaggiano vuoti che potrebbero intercettare, se opportunamente coordinati, volumi più o meno grandi. In una logica di ultimo miglio si potrebbe ipotizzare anche la condivisione di auto private, taxi, o altri veicoli. Un terzo filone è rappresentato dall'innovazione di software. In particolare la capacità di costruire piattaforme collaborative per la gestione dei dati. Infine, c'è un progetto dedicato ai giovani studenti, a neolaureati o neoassunti. L'idea è di innestare la propensione ad una logistica sostenibile

a quelli che un giorno daranno i decisori in ambito ambientale.

Come coniugare sostenibilità ed efficacia nelle misure del PNRR?

Anche il nostro marchio di sostenibilità potrebbe risultare utile, insieme ad altri strumenti, nel determinare una griglia di riferimento utile a individuare i progetti in linea con gli obiettivi perseguiti dal Piano. In un momento in cui tutti parlano di sostenibilità fornisce un valido modello di oggettivazione sul grado di maturità di una determinata azienda su un tema così delicato e complesso. Un primo passaporto di base attraverso cui accedere al resto.

G. G.

abbiamo provveduto ad una revisione del nomenclario di sostenibilità rendendolo uno strumento di qualificazione più solido con il coinvolgimento di tre enti di classificazione. Un upgrade su cui lavoreremo in termini di promozione, mettendo a frutto anche le competenze e l'entusiasmo di tutti i nostri associati. Poi abbiamo preso una serie di iniziative con l'obiettivo di condividere il patrimonio di know-how interno all'associazione con l'attivazione di una serie di gruppi di lavoro concentrati su specifici temi.

Quali in particolare?

Un ecosistema associativo come il nostro non può vivere solo a livello di

gruppo incentrato sull'analisi dell'offerta formativa degli ITS. L'obiettivo è sviluppare protocolli con il MIUR per l'organizzazione di programmi omogenei sulla logistica. Personalmente una questione che trovo centrale per il nostro futuro. Un altro si occuperà invece di dare una "voce" alla Carta di Padova, attraverso un portale che sia luogo di confronto di idee e di sviluppo di un linguaggio comune. Altri sono in via di formazione e riguarderanno investimenti, una biblioteca della sostenibilità, start up.

Di cosa si occuperà quest'ultimo gruppo?

La premessa è che l'innovazione aperta rappresenti la chiave di volta



veloci per passione

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



Head Office Napoli:

Via Prov. Bottegelle 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



tazione della componente intermodale sull'ultimo miglio. A livello generale, lo sforzo dovrebbe essere concentrato verso la definizione di un paradigma per i processi da digitalizzare che tenga conto dei meccanismi di interoperabilità, della definizione dei data set delle modalità di scambio dei dati per avere linguaggio unico. Dopodiché ogni sistema andrebbe orientato verso ciò che è peculiare al singolo territorio, piuttosto che cercare soluzioni uniformi.

Dopo la blockchain si parla molto di AI. Quali tecnologie caratterizzeranno il futuro?

Le tecnologie sono strumentali, vanno adattate agli scopi: nessuna in quanto tale risolve i problemi. Sul tema della smaterializzazione dei documenti non mi formalizzerei molto sul sistema da mettere in campo. Che si tratti di blockchain vera e propria o di una soluzione simile conta il risultato finale. Per il futuro credo che l'IOT, con l'abbassamento dei costi per i componenti, sarà sempre più applicato su larga scala. Sull'AI siamo ancora a livelli di prototipi ma le aspettative sono importanti. Applicazioni che stiamo sperimentando sulla scelta di soluzioni alternative applicate all'ultimo miglio ferroviario registrano risparmi dell'ordine del 15-20%.



Luca Abatello

Per un sistema a filiera è un risultato più che positivo.

Pregi e difetti della digitalizzazione in Italia?

A livello doganale è stato fatto un grande lavoro. Siamo tra i paesi più avanzati in Europa. Sulle documentazioni di trasporto e accompagnamento merce c'è ancora molto da fare. Specie nel settore ferro e strada. Non è un caso che all'interno del PNRR si tratti in modo specifico di CMR.

Giovanni Grande

Circle, trasformazione digitale puntare sui servizi federativi

«**Q**uello che già funziona si integra, quello che manca si aggiunge. Non serve cambiare tutto in modo radicale. In un sistema a filiera ogni soggetto ha già dei pezzi del puzzle a disposizione, il tema è metterli in rete per accelerare tempi e risultati». La sfida della digitalizzazione secondo **Luca Abatello**, Ceo di **Circle**, azienda al centro dei processi di innovazione del cluster logistico italiano. A PORTO&interporto spiega cambiamenti in atto, nuovi paradigmi, prospettive nell'applicazione delle nuove tecnologie.

C'è un prima e un dopo pandemia. È cambiato l'approccio al tema della digitalizzazione?

Se prima c'era un numero non banale di aziende che considerava il processo almeno rinviabile la questione, oggi, riguarda principalmente le modalità con cui avviare il percorso. Dopo essersi trovati per quindici mesi nell'impossibilità di incontrarsi fisicamente e di scambiarsi i documenti la scelta è

considerata ormai imprescindibile.

Il discorso vale anche per la controparte pubblica?

Generalmente sì. Anche in questo settore c'è una maggiore consapevolezza in materia. Sta crescendo la propensione ad affrontare e impostare l'argomento, basti pensare al grande lavoro fatto in ambito doganale. Una ulteriore accelerazione credo arriverà con le riforme di tipo normativo correlate al PNRR che sono una parte integrante del Next Generation Ue.

Sono cambiati anche gli strumenti per favorire la trasformazione digitale?

L'impostazione che abbiamo sposato da almeno due anni e mezzo a questa parte, di servizi federativi, sta riscontrando un grande interesse. Dai progetti strutturati sul modello "software and service" si è passati ai microservizi legati a specifiche esigenze. Domanda e offerta si stanno evolvendo verso un modello che riduce tempo e costi iniziali per usufruire della pura funzionalità.

Viene premiato il paradigma aziendale di Circle...

Puntare sui servizi federativi – con applicazioni indipendenti tra di loro, secondo la filosofia "prendo solo quello che mi serve" – anziché continuare a seguire la logica tradizionale delle applicazioni scritte ed erogate ci permette di interpretare al meglio l'evoluzione del mercato. Se un'azienda deve implementare il segmento doganale non ha senso riprogettare da zero tutto il sistema di gestione: basta aggiungere le funzionalità che servono. Il messaggio, rispetto al nuovo approccio, è che non serve un modello monolitico e totalizzante. Piuttosto soluzioni distintive e a valore aggiunto.

Quali sono in Italia le esperienze più caratterizzanti in tema di digitalizzazione?

I buoni esempi non mancano. Potrei citare il Port Community di Trieste, il sistema di gestione ferroviario a La Spezia, lo stesso progetto europeo E-Bridge, cui partecipiamo, per l'implemen-

Traghetti per Sicilia, Sardegna, Baleari, Tunisia, Marocco, Albania.

Info e prenotazioni: • gnv.it • +39 010 2094591



La logistica nel Mezzogiorno è il momento delle scelte

«Le risorse del PNRR vanno spese bene, per progetti chiari e funzionali. È l'ultima occasione per rimettere in carreggiata il Sud Italia, per colmare un gap storico che pregiudica la competitività del paese». Per **Domenico De Crescenzo**, coordinatore di Confetra Mezzogiorno, è arrivato il momento delle scelte, di imboccare senza tentennamenti la strada di un nuovo posizionamento nel Mediterraneo. È per questo che ha lanciato l'idea degli Stati Generali della Logistica del Mezzogiorno che si terranno a Napoli il prossimo 13 luglio. Appuntamento che si terrà in modalità mista ma che, con la sezione in presenza ospitata in una location suggestiva come il Complesso Museale di San Lorenzo Maggiore «vuole innanzitutto intercettare, anche attraverso la presenza qualificata dei maggiori rappresentanti del cluster, la voglia di ricominciare i discorsi interrotti, riallacciare i fili di un possibile e necessario ripensamento del nostro futuro».

Quali saranno i principali temi affrontati dalla manifestazione?

La premessa è quello di discutere con una visione quanto più allargata e trasversale possibile. È per questo che le discussioni saranno articolate secondo tre sessioni dedicate alla portualità meridionale nell'ottica delle nuove strategie incentrate su digitale e green deal, sullo stato del sistema infrastrutturale del meridione, con uno speciale focus sulle ZES e sul PNRR come leva per lo sviluppo di una nuova politica infrastrutturale.

Cominciamo dal primo punto: quale ruolo per i porti del Sud Italia?

Nonostante la pandemia l'area mediterranea, al cui centro si trova il



Domenico De Crescenzo

Meridione d'Italia, ha confermato la sua centralità nei flussi commerciali tra Europa e Far East. Non solo. C'è una dimensione economica legata al futuro sviluppo del continente africano che non può essere più elusa. Nei confronti della sponda Sud possiamo giocare un ruolo di piattaforma logistica di riferimento, come gate d'accesso al continente per i surplus manifatturieri di quest'area in rapida crescita. Cercheremo di analizzare i fenomeni che stanno già avvenendo nel Mare nostrum cercando di capire come costruire una offerta logistica funzionale.

Il secondo punto tocca direttamente i gap esistenti con il resto del Paese...

Assicurare un elevato grado di connettività tra le diverse aree della penisola è l'unica ricetta per rilanciare il nostro sistema economico. E per farlo bisogna rendere più semplice ed economico raggiungere il Sud e spostarsi dal Sud puntando sulle infrastrutture materiali e immateriali. In questo nuovo quadro le ZES potrebbero far lievitare

ulteriormente l'attrattività economica dei nostri territori. La discussione servirà anche a capire cosa ha frenato finora l'introduzione di questo strumento. Personalmente credo che il credito d'imposta da solo non basti. Si dovrà puntare soprattutto su snellimento delle procedure e neutralità fiscale come leva per richiamare investimenti dall'estero.

Il PNRR riuscirà a cambiare la logistica italiana?

Le risorse messe a disposizione sono un'occasione unica per colmare i gap storici che dividono il Paese. Ma anche per ripensare integralmente il sistema infrastrutturale secondo logiche di politica industriale la cui mancanza fino ad oggi ci ha fortemente penalizzato. È arrivato il momento di mettere insieme le forze del territorio, dalla logistica alla manifattura alla ricerca, per individuare percorsi di sviluppo comuni. Su questo punto oggi abbiamo gli strumenti per invertire la rotta ma serve un confronto trasparente sulla nostra visione di futuro.

Quale messaggio vorrebbe lanciare attraverso gli Stati Generali della Logistica?

Le occasioni di confronto e gli spunti di discussione a livello generale non mancheranno. Da parte mia vorrei emergesse un indirizzo chiaro: gli operatori del Sud sono presenti, operano nell'interesse comune e cercano non assistenzialismo ma la possibilità di poter creare sviluppo. Attraverso le infrastrutture necessarie, certo, ma anche con la collaborazione di una Pubblica Amministrazione finalmente più efficiente e meno burocratica. Abbiamo davvero la possibilità e le competenze di competere con il Nord Europa, non sprechiamo l'occasione.



Sicilia, hub nel Mediterraneo per l'economia del Nord Africa

«Il successo della "autostrade del mare" nasce anche dalla necessità di creare legami stabili con un mercato, come quello siciliano, composta da sei milioni di persone. È un caso in cui sulla base di scelte strategiche efficaci l'insularità, che sotto altri aspetti può rappresentare un limite, è stata coniugata come un possibile elemento di sviluppo». E partendo da questo assunto che **Mauro Nicosia**, presidente di **Confetra Sicilia** immagina il futuro logistico dell'isola. «Un hub, centrale nel Mediterraneo, che può rappresentare uno dei principali punti di accesso al mercato europeo per l'economia in crescita del Nord Africa».

Una visione che nulla concede alla tradizionale dicotomia isola-continente...

Le oggettive difficoltà sulle condizioni geografiche della Sicilia sono state al centro di un dibattito annoso non sempre affrontato con il rigore scientifico che meriterebbe. Ovvio che la separazione dalla terraferma incida sotto l'aspetto operativa. Tuttavia ci sono opportunità da cogliere. Il lavoro svolto dalla nostra organizzazione in questo primo biennio dalla sua istituzione va proprio in questa direzione: creare relazioni territoriali con tutti gli enti che partecipano e contribuiscono alla definizione dei piani strategici per il prossimo futuro.

Quali sono le priorità logistiche della Sicilia?

L'assunto di partenza è il potenziamento dell'esistente. Individuare le basi su cui poggiare una attenta e ragionevole politica di sviluppo. In questi anni i principali scali dell'isola hanno intrapreso il sentiero di una progressiva specializzazione, penso a Palermo con



Mauro Nicosia

le crociere e Augusta per le rinfuse, per limitarsi a qualche esempio. Esistono dunque asset che si stanno strutturando. È giusto partire da lì e da un'attenta analisi del contesto.

Qual è questo contesto da tenere in conto?

Storicamente l'isola rappresenta la propaggine del mercato europeo nel Mediterraneo. Una realtà che ha avuto finora solo una valenza meramente geografica: una suggestione mai tradotta in reale capacità attrattiva. Credo che sia arrivato il tempo di fare i conti con questa condizione e le enormi prospettive di crescita economica che presenta la sponda sud. Di fronte alla crescita della manifattura che si prospetta nei prossimi anni nelle aree più prossime del continente africano dobbiamo porci la questione di diventare punto di riferimento, centro nodale per l'ingresso di questi prodotti in Europa attraverso il nostro sistema di autostrade del mare.

Attraverso quali strumenti?

Innovazione tecnologica e digitalizzazione sono pilastri da cui non si può prescindere. Lo sviluppo dello sdoga-

namento in mare, l'elettrificazione delle banchine, la promozione di un sistema di interscambio modale con il trasporto aereo possono essere la chiave di volta per la valorizzazione di quel corridoio scandinavo - mediterraneo che vede nella portualità siciliana uno sbocco fondamentale verso mercati in grande crescita.

Anche sfruttando le ZES?

Intanto dovremmo almeno avviarle attraverso la nomina dei commissari. Personalmente credo che il loro impatto potrà essere positivo solo a due condizioni. La prima è che la loro attrattività sia basata non tanto sulla dotazione economica ma sui processi di semplificazione. La seconda è l'integrazione con le zone franche portuali. In questo modo diventerebbero un vero volano di sviluppo.

Quale ruolo per l'isola nella transizione ecologica?

L'individuazione del GNL come primo step verso lo sviluppo di ulteriori soluzioni green, sia a livello di trasporto marittimo che terrestre, rende ineludibile la realizzazione di un sistema di depositi costieri. Anche perché l'assenza sul territorio di distribuzione per autotrazione sta limitando il rinnovo delle flotte per le aziende siciliane, anche in presenza di incentivi. Riguardo la strada, aggiungerei, l'isola potrebbe rappresentare anche un interessante banco di prova per la sperimentazione delle smart road. La necessità di rivedere l'assetto della Catania-Palermo può fornire l'occasione per sperimentare questo tipo di processi innovativi. Con un autotrasporto sempre più orientato verso la digitalizzazione rischiamo di far circolare mezzi sempre più avanzati su infrastrutture obsolete.



Silvia Moretto: gli spedizionieri protagonisti del cambiamento

«In questi mesi difficili il ruolo della logistica è emerso prepotentemente anche al di fuori dei discorsi specialistici. Le filiere del trasporto sono state descritte nella loro resilienza ed essenzialità per la vita di tutti i giorni. Di fronte a questa strategicità emerge l'altro lato della medaglia. La ripresa dell'economia, la crescita di domanda di trasporto, contribuiranno a far crescere le emissioni. Anzi, il settore potrebbe contribuire a vanificare tutti i progetti di decarbonizzazione su cui si è discusso finora». La contraddizione messa in evidenza da **Silvia Moretto**, presidente di Fedespediti, dimostra ancora una volta come sostenibilità e digitalizzazione non possono essere derubricate a semplici slogan. «Sono realtà con cui fare i conti. E lo sforzo dovrà coinvolgere non le singole categorie ma tutti noi perché il tempo è scarso e stiamo avvicinandoci pericolosamente al punto di non ritorno. Le risorse per costruire nuovi modelli ci sono, ognuno è chiamato a fare la propria parte».



situazione, mappare lo stato dell'arte della nostra categoria. Nasce da qui la decisione di effettuare tramite specialisti del settore un'analisi strategica delle dinamiche in atto. Ne emergerà uno studio condotto su base scientifica che potrà dare indicazioni sull'evoluzione futura del comparto. Riteniamo che in un momento di cambiamenti repentini sia arrivato il momento di fornire alle imprese che rappresentiamo uno strumento aggiornato e innovativo per aiutare a individuare le soluzioni più efficaci sia nella gestione operativa sia in quella delle risorse umane.

Cosa sarà evidenziato dallo studio?

L'obiettivo è quello di indicare la direzione verso cui evolverà l'organizzazione aziendale: ruoli, aspettative, gap da colmare. La pandemia sotto l'aspetto dell'organizzazione del lavoro ha fatto emergere esigenze inedite. Dovremo imparare anche a rendere più attrattiva la nostra attività per coinvolgere i nuovi talenti.

Il che significa creare nuovi colle-

gamenti con il mondo accademico...

Non possiamo correre il rischio di perdere la capacità di immaginare il futuro che è tipica dei giovani. La pandemia ha garantito grande visibilità al settore della logistica. C'è una nuova percezione della sua importanza che va valorizzata attraverso nuove alleanze con il mondo della formazione. Mettere insieme ricerca, didattica, competenze professionali per poter interpretare al meglio le sfide del futuro.

Il settore produttivo, intanto, continua a preferire i contratti ex-wor-ks...

Questo è un problema che sul lungo termine rischia di avere contraccolpi negativi sulla competitività del nostro sistema economico. Uno dei primi passi da compiere è quello di sensibilizzare le aziende sui rischi di mancato controllo della propria supply chain. Le semplificazioni che chiediamo potrebbero aiutare le imprese a scegliere altre forme contrattuali. Il franco fabbrica spesso è scelto come scorciatoia, scaricando sulle spalle di terzi le barriere burocratiche e le incertezze dei tempi di un sistema inefficiente. Ma non è la soluzione che può metterti al sicuro dagli imprevisti. La produzione di una merce è una fase altrettanto importante della sua collocazione sul mercato.

Su quali strumenti si potrebbe puntare?

Oltre a quelli su cui ci battiamo da tempo: sudoco, crm, sfoltimento della burocrazia, servirebbe una razionalizzazione delle norme del Codice Civile che riguardano il contratto di spedizione. Anche, perché no?, qualche forma di incentivo alle aziende che decidono di rivolgersi verso altre forme contrattuali. In un momento di grandi tensioni sulle supply chain potrebbe sortire effetti positivi.

G.G.

Su questo punto ha recentemente parlato degli spedizionieri come "protagonisti del cambiamento"...

Nella nostra veste di "ingegneri" delle supply chain abbiamo promosso, nell'ambito della discussione sul PNRR, la necessità di un "upgrade digitale" della categoria, ottenuto sotto forma di interventi sistemici e di supporto alle singole aziende che decidono di intraprendere questa strada. Le nuove tecnologie possono contribuire ad una maggiore sostenibilità delle attività. Fermo restando che ogni impresa è fatta di persone e, al di là degli strumenti a disposizione, servono sempre più competenze specifiche e formazio-

Quali iniziative ha intrapreso Fedespediti su questo punto?

Era necessario fare il punto della

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



Centro Studi Fedespedit: previsioni positive di crescita

Il Centro Studi Fedespedit ha pubblicato il 17° quadrimestrale di informazione economica "Fedespedit Economic Outlook" (scaricabile liberamente dal sito della Federazione www.fedespedit.it), dopo la sospensione di un anno, durante la quale l'attenzione si è focalizzata sulla pubblicazione di report descrittivi delle conseguenze economiche della pandemia e delle sue ricadute sul mondo dei trasporti.

Nel report si evidenzia la grande incertezza che caratterizza l'attuale fase economica. Alle preoccupazioni circa l'andamento dell'epidemia di Covid-19, i cui effetti sulla nostra economia e su quella internazionale sono stati molto gravi, fanno da contraltare, tuttavia, previsioni positive di crescita per il 2021.

Nonostante le stime siano sempre difficili, soprattutto in un periodo come questo in cui la pandemia genera una maggiore imprevedibilità, la ripresa economica in questi primi mesi del 2021 sembra essere più robusta di quanto atteso e fa immaginare un 2021 in decisa crescita.

A livello internazionale, il Fondo Monetario Internazionale stima per il 2021 una crescita del Pil mondo del 6%, mentre il WTO si colloca su valori leggermente più bassi, intorno al

+5%, con Asia e Stati Uniti come locomotive della crescita. Il WTO prevede anche una decisa ripresa del volume degli scambi a livello mondo (+8%), sottolineando però che tutto dipenderà dai tempi di recupero post-pandemia e dalla risposta degli attori economici alle politiche economiche attivate dai vari Governi, come ad esempio il programma europeo NextGeneration-EU da 750 miliardi di euro.

Tra i Paesi occidentali, quelli europei, duramente colpiti dalla pandemia, sembrano avere maggiori difficoltà a ritrovare la strada della crescita. La campagna vaccinale dovrebbe comunque sortire i suoi effetti soprattutto a partire dal 2° trimestre del 2021, quando incominceranno a farsi sentire gli effetti positivi della progressiva apertura delle attività economiche, dai pubblici esercizi a quelle legate alla filiera del turismo e della cultura (musei, cinema, teatri, ecc.).

Per quanto riguarda più nello specifico l'Italia, l'Istat stima per il 2021 una crescita del Pil tra il 4 e il 5%, con un deciso aumento, sia dei consumi delle famiglie (+4.5%), sia degli investimenti fissi lordi (+6.2%).

Come già accaduto negli ultimi anni, un forte contributo alla crescita del Pil nazionale dovrebbe arrivare dal com-

mercio estero. I dati del 1° trimestre fanno ben sperare in questo senso: l'export verso i Paesi extra UE27 mostra segni di ripresa rispetto al 2019, con un +0,7% delle esportazioni e un +1,9% delle importazioni.

Ottime le performance del mese di marzo, che ha visto una crescita delle esportazioni, su marzo 2020, del +23,1% e delle importazioni del +35%.

Sempre nel 1° trimestre 2021 è significativa, dopo la Brexit, la flessione dell'interscambio con la Gran Bretagna: export -12,7% e import -23,3%. Rilevante anche la flessione degli scambi con gli Stati Uniti (export -13,4% e import -11,1%); forte, invece, la crescita dell'export verso la Cina (+43,3%), ulteriore sintomo del ritorno alla normalità del gigante asiatico dopo la pandemia dello scorso anno.

La crisi del 2020 non poteva non avere conseguenze sui trasporti: la flessione dei consumi e soprattutto delle attività industriali a livello mondiale hanno drasticamente ridotto i volumi di merce trasportata, in particolare nella prima metà dell'anno. Ne ha risentito specialmente il settore del trasporto aereo le cui attività, in alcuni periodi, si sono quasi azzerate, mentre quello marittimo (container) è riuscito a limitare le perdite.

La ripresa degli scambi nel 2021 ha però dato una forte iniezione di ottimismo. Il settore del cargo aereo, ad esempio, continua ad espandersi, seguendo una cosiddetta curva V-shaped. A febbraio 2021 è stata registrata una crescita, in termini di tonnellate-chilometro trasportate, del 10,8% rispetto a febbraio 2020 e del 9% rispetto a febbraio 2019. La domanda di trasporto è sostenuta, oltre che dai prodotti del pharma, dal boom dell'e-commerce, modalità di acquisto cresciuta esponenzialmente nei periodi di lockdown ed entrata ormai nelle abitudini dei consumatori.

Anche gli aeroporti italiani hanno goduto di una buona ripresa dei traffici, con un aumento del 12,1% nel 1° trimestre del 2021 sullo stesso trimestre del 2020. Il principale aeroporto cargo italiano, Milano MXP, ha segnato una crescita record del +48,4%, concentrando in questo inizio d'anno il 69% del traffico aereo merci nazionale (era il 61% nel 2020).

Come accennato, il traffico marittimo è riuscito a contenere le perdite: secondo le ultime stime il numero di container trasportati nel 2020 si è collocato intorno ai 168 milioni di Teu, con una flessione dell'1,2% rispetto al 2019 (Dynamers). Ma già nei primi tre mesi del 2021, la crescita stimata è stata del 10,7% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del 6,8% rispetto allo stesso periodo del 2019.

L'incremento ha riguardato in particolare i traffici intercontinentali (+12,2%), piuttosto che quelli infra-regionali (+7,9%). Nel quadro di crescita

del 1° trimestre 2021, un aumento particolare è stato registrato dall'export del Far East (+18,9%) e del Medio Oriente insieme al Sub Continente Indiano (+10,2%), mentre è diminuito del 7,4% quello dal Nord America.

Per quanto riguarda l'Italia il traffico container del 2020 ha mostrato una sostanziale tenuta, con una movimentazione di 10,68 milioni di Teu, solo lo 0,8% in meno rispetto al 2019. Una diminuzione contenuta rispetto alla crisi complessiva del Paese; tuttavia, va osservato come il volume di container movimentato dai nostri porti da anni non vari in modo significativo, oscillando su valori di poco superiori ai 10 milioni di Teu.

Gli altri porti del Mediterraneo (non italiani) hanno evidenziato un maggiore dinamismo, movimentando complessivamente 32,2 milioni di Teu, il 2,6% in più rispetto al 2019. Da sottolineare la performance di Tanger Med (+20,8%), diventato ormai il maggiore scalo del Mediterraneo. Nello stesso periodo, i porti del Northern Range hanno evidenziato una flessione dei loro traffici del 3,1%, con 43,8 milioni di Teu movimentati.

Come nel caso del settore del cargo aereo, anche in quello del trasporto marittimo di container si nota, nel 1° trimestre del 2021, una significativa ripresa dei traffici a livello globale (+13,5%), trainata dai porti cinesi e statunitensi. Più sfaccettata la situazione in quelli mediterranei, che risentono della più difficile situazione economica dei Paesi europei. Nel caso dei porti italiani, il traffico nel 1° trimestre 2021

è rimasto sostanzialmente invariato (c.a. 1,3 milioni di Teu), con in calo Genova (-8,6%), Livorno (-7%) e Napoli (-1,5%), in crescita Trieste (7,8%), La Spezia (6,1%) e Salerno (5,4%).

Di recente UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) ha diffuso il Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) relativo al 2020. L'indice misura il grado di connettività di quasi 1.000 porti container nel mondo e vede al primo posto il porto di Shanghai (137,74 punti), seguito da Singapore (127,17) e Ningbo (120,17). Il primo in Europa è il porto di Rotterdam (94,69). Per quanto riguarda quelli italiani al primo posto si colloca Gioia Tauro (35°), seguito da Genova (44°), La Spezia (74°), Trieste (105°) e Livorno (145°).

Un'ultima osservazione rispetto al traffico marittimo: la ripresa trainata dalla domanda di trasporto proveniente dall'Asia e dagli Stati Uniti, unita alla crescente concentrazione nel settore del trasporto marittimo dei container, all'aumento del potere di mercato delle compagnie verso i clienti (spedizionieri e caricatori) e i fornitori (gestori del terminal), l'attenta gestione delle blank sailing, ha comportato un aumento senza precedenti dei noli. Il China Containerized Freight Index (CCFI), un indice composito che riflette l'andamento dei noli richiesti per i servizi dai porti cinesi diretti verso le principali aree geografiche, è cresciuto di circa 3,4 volte da novembre 2020 a maggio 2021, per quanto riguarda quelli verso il Mediterraneo e di tre volte per quelli diretti verso i porti del Northern Range.

Red.Mar.



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



Green e blue economy per la ripartenza della logistica

Tre giorni di conferenze e incontri, alla presenza del gotha dell'imprenditoria italiana, dei protagonisti del settore del trasporto e della logistica e del giornalismo economico che, a Sorrento, si confronteranno sul tema della blue e green economy con numerosi rappresentanti delle Istituzioni. E' l'iniziativa con cui Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) vuole individuare le iniziative da adottare per favorire il rilancio del Paese, che ancora stenta ad uscire dalla crisi determinata dalla pandemia. Per capire le strategie che Alis intende portare avanti, PORTO&interporto ha raccolto le dichiarazioni del dott. Marcello Di Caterina, Vicepresidente e Direttore Generale di Alis.



Marcello Di Caterina

"L'evento di Sorrento – inizia Di Caterina – conferma l'attenzione di Alis per le dinamiche della logistica del Paese, messo duramente alla prova dalla pandemia. Un evento in cui l'alto profilo di partecipanti garantisce una attenta disamina delle dinamiche del comparto, ma che può trovare una sintesi nell'obiettivo di "promuovere le iniziative per una rapida ripartenza". L'evento, forte del successo dell'edizione dello scorso anno, sarà caratterizzato da tre giorni di conferenze ed incontri B2B, dove il mondo imprenditoriale e gli stakeholders del trasporto e della logistica si confronteranno, proprio per dare voce al settore e promuovere le principali iniziative per la ripresa del Paese, con rappresentanti del Governo e delle Istituzioni italiane e comunitarie, leader politici, delegati del mondo accademico e della ricerca, giornalisti e conduttori televisivi di fama nazionale.

"ALIS – continua il Vicepresidente – pone lo sviluppo della sostenibilità al primo posto dell'agenda associativa, con la profonda convinzione che proprio la green e blue economy ci consentiranno di tornare a guardare con speranza ed ottimismo al futuro dei nostri giovani, delle nostre famiglie, delle nostre imprese, della nostra società. Le aziende di logistica supportano tale processo attraverso azioni ed investimenti concreti in mezzi sempre più green e, quindi, a basso impatto ambientale, come nel caso delle 12 nuove navi ibride Ro-Ro di ultimissima generazione del socio fondatore Grimaldi –

ne amministrativa di cui tanto la P.A. quanto il tessuto imprenditoriale hanno davvero bisogno e di cui siamo certi che il PNRR stesso rappresenti una grande opportunità".

Inevitabile poi approfondire il tema del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. "Su questi temi – continua – il miglior tavolo di confronto è il costante dialogo con le associazioni e le parti sociali, che rappresentano le esigenze e le istanze delle imprese del settore. ALIS propone misure per il rilancio del trasporto e della logistica, tra cui appunto forme di detassazione del costo del lavoro ed incentivi a fondo perduto, fino ad un massimo del 30%, volti al rinnovo delle flotte camionistiche, navali e ferroviarie. Parallelamente, per raggiungere una vera e propria rivoluzione green del trasporto intermodale, proponiamo di rendere strutturali le misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, che rappresentano ormai una vera e propria "best practice" per la promozione dell'intermodalità, e di aumentare la dotazione finanziaria – pur apprezzando le risorse previste nell'ultima Legge di Bilancio fino al 2026 – attraverso uno stanziamento di 100 milioni all'anno per ciascuna misura". Come sempre ALIS, alle dichiarazioni, alle proposte e al supporto istituzionale affianca dati che avvalorano l'importanza di considerare strategico l'intero comparto che rappresenta. Ecco perché il Vicepresidente Di Caterina ci tiene molto a puntualizzare che "l'intera collettività – tanto dal lato delle Istituzioni quanto dal lato degli addetti ai lavori e cittadini interessati – sembra aver compreso e fatto proprio un dato importante, che era sempre stato fin troppo sottovalutato: il trasporto e la logistica svolgono un ruolo essenziale per la nostra quotidianità e rappresentano veri e propri pilastri dell'economia nazionale. E' ovvio che, dopo il momento della presa di coscienza, ora ci aspettiamo segnali ancor più concreti sia in termini di piano infrastrutturale moderno, sicuro ed efficiente sia in termini di misure incentivanti e risposte concrete ai notevoli danni subiti dall'intero comparto nel 2020, specialmente considerando che, da un'analisi condotta dal Centro Studi ALIS, SVIMEZ e SR-M, la perdita di fatturato dell'intero cluster è risultata

pari a 2 miliardi e 100 milioni di euro"

Le dichiarazioni di Marcello Di Caterina, i dati e gli auspici rispetto alla Tre Giorni di ALIS sottendono un elemento di rilievo: ALIS nel giro di circa 5 anni ha creato un network di aziende che sono altamente rappresentative di un comparto che incide realmente sul PIL. "Il recente incontro con il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, Giovannini, ha confermato, semmai ce n'era bisogno, che Alis è, come si



definisce oggi, un player che può sedere a tutti i tavoli. Un riconoscimento – conclude Di Caterina – che è frutto della forte rappresentatività di ALIS che, aggregando sempre più aziende del trasporto e della logistica ma anche enti di formazione e centri di ricerca in qualità di soci onorari, è considerata sempre più la realtà associativa di riferimento per l'intero settore e, a dimostrazione di ciò, ALIS è stata coinvolta dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nella Consulta sul PNRR".

Red.Mar.

Consorzio ZAI

Interporto Quadrante Europa

Più spazio per la logistica

Verona Quadrante Europa
UFFICI DIREZIONALI

Ubicazione: Incrocio A4-A22 Interporto Q.E. circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Descrizione: Centro Direzionale Interporto Quadrante Europa - Uffici direzionali con posti auto dedicati. Varie metrature da 17 a 400 mq.

Rovigo Interporto
PIATTAFORMA LOGISTICA

Ubicazione: In prossimità SS12 - SS434 circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area: 17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta: 6.700 mq frazionabili

Altezza: da 8,00 m

Baie di carico: 4 per modulo di cui 2 con rampe idrauliche

Verona Quadrante Europa
LOTTI EDIFICABILI

Ubicazione: Incrocio A4-A22 Interporto Q.E. circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie lotti: 47.000 mq

Superficie coperta: da 16.000 mq a 35.000 mq

Altezza: 20 m

DISPONIBILITÀ IMMEDIATA



Domenico De Rosa

Gruppo SMET pioniere del trasporto sostenibile

Recovery plan, intermodalità marittima, sostenibilità ambientale sono alcuni dei temi di grande attualità nei dibattiti di questi giorni: ne parla a PORTO&interporto Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET.

Recovery plan, mai nessun Governo ha avuto una tale disponibilità finanziaria. In che modo la logistica italiana può recuperare competitività?

Come lo ha correttamente definito il Presidente Draghi, il Recovery Plan è parte essenziale di una strategia più ampia e articolata per l'ammodernamento del paese. In parole più semplici, il Recovery Plan da solo non basta: dovrà essere accompagnato da una visione lungimirante e unitaria, che consenta di avviare le riforme e di attrarre in questo modo gli investimenti privati.

Oggi la progressione della campagna vaccinale ci regala speranza nel futuro e nella ripartenza del Paese, spalancando le porte ad un diffuso sentimento di fiducia, che è da sempre uno

dei più importanti indicatori dell'economia. La Commissione Europea ha reso pubblica la previsione di crescita del prodotto interno lordo, che quest'anno in Italia si attesterà intorno al 4,2%, al netto di una corretta pianificazione del Recovery Plan che, dando priorità assoluta alle opere strategiche, modificherebbe al rialzo queste previsioni.

Per la competitività in tutti i comparti economici e produttivi, e in particolare nel settore della logistica e del trasporto, l'ammodernamento della rete infrastrutturale è infatti una priorità assoluta. In Italia le infrastrutture versano da molto tempo in uno stato di cronica arretratezza, soprattutto a causa di un sistema burocratico complesso ed elefantico, che rende molto difficoltosa la progettazione e la realizzazione delle opere. Mi auguro che il Recovery Plan possa rappresentare una svolta in tal senso e possa favorire uno snellimento della burocrazia e, di conseguenza, un' aumentata capacità del paese nell'attrarre gli investimenti stranieri.

Ho accolto con favore la decisione di

destinare 630 milioni agli investimenti infrastrutturali per collegare le aree ZES (Zone Economiche Speciali) con la rete nazionale dei trasporti e in particolare con le reti Trans Europee: le ZES sono una grande opportunità di sviluppo economico per interi distretti logistici e industriali e un impulso concreto per il trasporto intermodale. Per contro devo rilevare l'assenza di misure concrete e realizzabili nel breve a favore dell'Autotrasporto, che erano invece state promesse durante il lockdown.

Vorrei che il Paese potesse sfruttare questa irripetibile opportunità di crescita senza restare vittima di quelle politiche dell'annuncio che troppo spesso, in passato, hanno stentato a produrre il necessario cambio di passo. Per questo confido pienamente nel Governo Draghi e mi auguro che la sua spinta propulsiva non si spenga con l'avvento del semestre bianco.

La sua azienda è una delle più dinamiche del settore, quali progetti e quali azioni portate avanti? Ed in ambito sostenibilità?

Crediamo fermamente nell'importanza della transizione energetica. Nel nostro comparto siamo stati i pionieri della svolta green, nella consapevolezza che l'attenzione all'ambiente sia oggi un valore

imprescindibile. Il trasporto sostenibile è un trasporto più etico, più sicuro e più efficiente: il Gruppo SMET ha iniziato 20 anni fa, con il grande impulso dato all'intermodalità marittima e ferroviaria, che è stata ed è tuttora fortemente strategica per la svolta green del nostro settore.

In tal senso, il nostro principale obiettivo a breve termine è l'affermazione definitiva dell'intermodalità al quadrato, che associa e mette a sistema il trasporto marittimo, in particolare la rete di Autostrade del Mare sulla quale operiamo in partnership esclusiva con il Gruppo Grimaldi, e il trasporto ferroviario. Già oggi, grazie all'intermodalità al quadrato, uniamo paesi europei molto distanti tra di loro in modo efficiente, rapido e sostenibile.

Inoltre, circa 10 anni fa, siamo stati tra i primi ad adottare i mezzi a trazione alternativa, a partire dall'LNG. Oggi guardiamo con grande attenzione alla trazione full electric e all'hydrogen, che rappresentano il futuro del trasporto su strada.

Ritengo di importanza strategica che vengano proposte misure concrete di carattere operativo, che accompagnino gli operatori e li supportino sulla strada della transizione energetica. Per una vera svolta in direzione del trasporto sostenibile, la formazione degli operatori e la parte operativa giocano un ruolo chiave.

In relazione alla suo impegno in Alis, quali saranno le priorità sul medio e lungo periodo?

In ALIS coordino sin dalla fondazio-



ne la Commissione sull'Intermodalità Marittima. Il nostro obiettivo come Associazione, che perseguiamo con serietà e pragmatismo, è quello di rendere consapevoli le Istituzioni italiane della strategicità delle Autostrade del Mare, del ruolo di primo piano che queste anno nello sviluppo economico del paese.

Le Autostrade del Mare sono un'eccellenza italiana nel mondo, grazie ad un armatore come il Gruppo Grimaldi di Napoli, che ha saputo interpretare con largo anticipo l'esigenza di un trasporto più sostenibile e che oggi opera sul network delle Autostrade del Mare con una nuova classe di navi in grado di trasportare fino a 500 semirimorchi per ogni viaggio effettuato.

In questo scenario diventa ancora

più strategico il ruolo dei porti e dei retroporti italiani, le cui caratteristiche devono essere compatibili con le dimensioni di queste navi e con i volumi di traffico che queste generano, evitando pericolosi effetti di collo di bottiglia

Come ALIS stiamo infine lavorando ad un progetto molto importante. Chiediamo infatti alle Istituzioni di raddoppiare il contributo Marebonus, con l'obiettivo di incentivare ulteriormente l'intermodalità marittima e di conseguenza la svolta green dei trasporti. L'intermodalità marittima è un'attività imprenditoriale capital intensive: per questo motivo auspichiamo misure strutturali, che consentano agli operatori del settore di avere certezze sui contributi e di pianificare adeguatamente gli investimenti.

De Nigris & Partners

Studio Legale
Salerno



STUDIO LEGALE DE NIGRIS & PARTNERS fornisce alle imprese che operano a livello italiano ed europeo, in ambito portuale ma non solo, un'assistenza legale adeguata alle esigenze di un mercato sempre più globale. Lo studio opera su tutto il territorio nazionale italiano, direttamente e con l'ausilio di avvocati collegati, nei settori del diritto civile, del diritto della navigazione, del diritto societario e commerciale, del lavoro d'impresa e della responsabilità in genere.

Avv. Orazio De Nigris - Patrocinante in cassazione

Corso Vittorio Emanuele, P.ta Barracano, 6 - 84123 - Salerno

Tel. +39 089234376 - info@studiolegaledenigris.it - www.studiolegaledenigris

ISE, interporti centrali per lo sviluppo dei territori



«Un capannone da 12mila metri quadri vent'anni fa occupava una ventina di operai. Oggi, nell'ambito di attività di logistica integrata, quella cifra è arrivata a 140». Parte da questa considerazione **Giancarlo Cangiano**, vice presidente di ISE – Interporto Sud Europa e dell'Unione Interporti Riuniti, per dare il senso dell'evoluzione del comparto e della serie di sfide che ancora bisogna affrontare per cogliere appieno le potenzialità inesprese del sistema interportuale della penisola. «Il Covid ci ha costretto a guardare al futuro fornendoci uno stress test più che attendibile. C'è un ritardo accumulato che è il momento di cominciare ad affrontare in modo serio e con interventi strategici».



Giancarlo Cangiano

Continuando a fare l'interesse del Paese, a prescindere dall'ampio spettro di assetti sotto l'aspetto proprietario, possiamo risultare centrali per lo sviluppo di una nuova idea di urbanizzazione dei territori. Il PNRR, e tutto ciò che ne consegue in termini di rinnovato interesse per le dotazioni infrastrutturali materiali e immateriali, apre interessanti prospettive per il miglioramento della qualità ambientale. Faccio ancora l'esempio di ISE. Abbracciamo due importanti comuni come Marcianise e Maddaloni: possiamo diventare un punto di riferimento per un nuovo tipo di urbanizzazione. Chi ha detto che la riqualificazione territoriale passi solo dal cemento? Possiamo dotarci di aree verdi attrezzate, piste ciclabili, parchi per rendere più appetibile il contesto lavorativo, per metterlo in linea con i principi di sostenibilità.

Quali interventi sono previsti per

rendere più efficiente ISE?

Abbiamo partecipato a un bando nazionale per il cofinanziamento di due grandi "track village" attrezzati, con una serie di servizi per mezzi e operatori del trasporto stradale. Realizzeremo l'implementazione del gate d'ingresso per il collegamento alle autostrade A1, A3 e A30 oltre al raddoppio per la presa in consegna del terminal ferroviario, intervento già completamente finanziato. Nell'ambito delle prescrizioni del PNRR adegueremo parte dei binari agli standard europei, per lunghezze di convoglio di 750 metri, miglioreremo i collegamenti stradali interni. Spazio anche alla tecnologia con una serie di soluzioni IOT per rendere più efficienti i nostri servizi ferroviari.

Siete già retroporto di Gioia Tauro. E Napoli?

I collegamenti con Napoli non riguardano solo la ferrovia, per la quale ci vorrà tempo, ma, più in generale, riguardano il ruolo che possiamo giocare per evitare la congestione dello scalo. Una soluzione potrebbe essere l'organizzazione di navette notturne nell'ottica di una integrazione gomma-ferro. Noi siamo disponibili a fare la nostra parte mettendo a disposizione i nostri 5 milioni di metri quadri di spazi e i servizi doganali. È arrivo il momento di concepirci realmente come una filiera e di far funzionare gli interporti per lo scopo per cui sono stati realizzati: non parcheggi ma luoghi attrezzati per aprire i container e trasformare le merci. Sotto questo aspetto l'avvio delle ZES potrebbe risultare fondamentale.

G.G.

Partiamo dalla sua posizione in seno a UIR. Qual è la situazione generale?

Avevo intrapreso un lungo viaggio nelle realtà aderenti all'associazione per verificare e raccogliere le istanze comuni al settore. Sebbene non sia stato ancora completato, per ovvi motivi, posso testimoniare che lo stress test rappresentato dal Covid ci ha riavvicinato maggiormente fermo restando le particolarità legate alle singole realtà. Partendo dall'esempio di ISE, accomunato a Quadrante Europa o a Bologna dall'appartenenza al Corridoio europeo 5, non si può più escludere nel prossimo futuro una sorta di integrazione dei servizi. Sono considerazioni che prima della pandemia sembravano meno scontate.

Nella "nuova normalità" quale ruolo possono giocare gli interporti?



LA SALUTE

IL BENEFIT PIÙ IMPORTANTE

Le persone sono la risorsa più preziosa per il successo della tua azienda.
Proteggi la loro salute.

Se non l'hai ancora fatto iscriviti a Sanilog i tuoi dipendenti
per assolvere a un obbligo contrattuale del settore
"logistica, trasporto merci e spedizione"
Garantisci a chi lavora con te i migliori servizi di Sanità integrativa.

Scopri di più su www.sanilog.info





Adsp fagocitano porti minori a spese della loro dinamicità

Vito Totorizzo conosce entrambi i lati della barricata. Da Segretario Generale dell'allora Autorità portuale di Bari a imprenditore di successo con Spamat in una realtà come lo stesso scalo del capoluogo pugliese e a Molfetta, ha maturato una profonda esperienza sull'evoluzione del settore. E non concede sconti sulla recente riorganizzazione della portualità italiana imposta dalla riforma Delrio. «Le AdSP stanno progressivamente fagocitando i porti minori e rischiano di mettere a repentaglio la naturale dinamicità di questi ultimi».

Cosa non le piace dell'attuale assetto della governance portuale?

Prendiamo come esempio il sistema dell'Adriatico meridionale. Come può essere efficace l'azione di gestione di un fronte che copre circa 300 chilometri di costa, con porti così distanti tra di loro? A differenza di operazione come Genova e Savona o Napoli e Salerno che hanno una certa logica, in Puglia è stato compiuto un errore enorme. Considerando i tratti comuni tra Brindisi e Taranto avrebbe avuto molto più senso creare un sistema dell'adriatico meridionale e uno salentino-ionico, più snelli e semplici da gestire.

Piccolo è più bello?

In tutti questi anni di attività imprenditoriale sono giunto ad una conclusione. I cosiddetti porti minori presentano le migliori condizioni per poter fare impresa. Certo sono realtà in cui mancano i fondali ma non è detto che tutti dobbiamo operare su navi da 24mila Teu. Le attività di banchina, con tutta la loro



Vito Totorizzo

varietà, sono favorite da un assetto burocratico molto più semplice. C'è tutto un sistema di scali italiani, da Riposto a Torre Annunziata, solo per citarne alcuni, che andrebbero valorizzati con opportune strategie regionali.

Quella che ha cercato di attivare a Molfetta?

E per la quale non ho ricevuto risposta. Eppure il piano che abbiamo presentato, con la piena adesione di RFI, andrebbe a beneficio di tutto il traffico regionale. In breve, sfruttando la vicinanza, circa 600 metri, con la linea ferroviaria adriatica, potremmo instradare su ferro gran parte delle merci con la realizzazione di un terminal da otto binari in grado di organizzare quei convogli da 750 metri che costituiscono il famoso standard europeo.

E invece?

Prevalgono progetti vecchi, come la camionale prevista per il porto di Bari, o le nuove promesse fatte in nome della sostenibilità. Penso al cold ironing, argomento di gran moda ma su cui permangono grandi perplessità a livello operativo: la mancanza di standard unitari per servire le navi, o i grandi costi infrastrutturali per portare l'elettricità sulle banchine. Sono cose su cui si riflette poco. Senza contare l'entusiasmo per le fonti alternative come il GNL o, addirittura, ammoniaca o idrogeno. La verità è che su questi temi strategici manca una visione comune. Sono anni in cui ogni porto ambisce a coprire ogni tipo di traffico, perdendo le sue peculiarità originarie. In Italia manca una politica del mare. Di questo passo nemmeno un ministero dedicato potrà porre rimedio ad una mancanza di strategia che è più profonda.

Eppure con la sua azienda continua ad investire in nuovi mezzi...

Al cuore dell'imprenditoria portuale c'è la necessità di riuscire ad anticipare e soddisfare le esigenze della clientela. Quando per la mia attività investo energie e risorse per dotarmi di nuove gruste semplicemente facendo la mia parte. E' così che siamo riusciti a rendere attrattivo e conveniente il porto di Bari per il project cargo che curiamo per General Electric. Il lavoro bisogna andare a cercarselo. Con qualche semplificazione in più e una reale volontà di coordinare gli sforzi di tutti sarebbe tutto molto più facile.

G.G.

Con il patrocinio di



Partners istituzionali



Partner



TRASPORTI LOGISTICA SOSTENIBILITÀ

GREEN E BLUE ECONOMY PER LA RIPARTENZA

1-3 LUGLIO 2021

HILTON SORRENTO PALACE, SORRENTO





Mezzogiorno, la ripresa passa per il ridisegno della logistica

«Dallo sviluppo omogeneo dei sistemi intermodali passerà il vero funzionamento delle ZES. La chiave di volta per la ripresa del e da qui di un rilancio complessivo di tutto il Paese, sta in poderoso e organico ridisegno infrastrutturale del sistema logistico. Serve collaborazione tra decisore politico, industria e parti sociali per garantire uno sviluppo equilibrato e non divisivo. In tal senso, è importante dare priorità alla attivazione, o riattivazione, nelle regioni del Sud Italia, dei collegamenti ferroviari tra i porti e le aree retroportuali, ove queste sono separate dagli scali; o tra i porti e gli interporti».



Francesco Tavassi

In che modo la logistica può contribuire alla ripresa dell'economia?

Il settore logistico necessita senza dubbio di investimenti pubblici e di semplificazioni amministrative, come la agognata attuazione dello sportello unico doganale, per sviluppare quei servizi avanzati a sostegno dei processi produttivi degli operatori economici. Mi riferisco in particolare alla cosiddetta "logistica a valore aggiunto", che dovrà ricevere l'adeguato sostegno a sviluppare servizi avanzati per conto del venditore. Controllo di qualità, assemblag-

gio, picking, confezionamento, sono tutte attività che sostengono i processi produttivi delle PMI manifatturiere, per la definitiva trasformazione di semilavorati e componenti di provenienza nazionale ed estera. Solo dopo questo passaggio il prodotto finito sarà destinato al mercato nazionale o all'export.

Quale modello auspica per una maggiore valorizzazione della filiera?

Mi rifaccio al disegno dei distripark collocati nelle aree retroportuali dei principali scali d'Europa e del mondo. Il livello dell'operatività e delle facilities in questi tipi di strutture determina la strategicità di un unico hub infrastrutturale e intermodale: un sistema porto - retroporto - interporto in coordinamento con gli aeroporti, la ferrovia, il trasporto su gomma. L'investimento nella creazione di distripark ad alto tasso di logistica a valore aggiunto ingenera

sostenibilità economica per le imprese che vi si insediano, che sono messe nella condizione di condividere i servizi logistici integrati. Potendo contare su aree retroportuali tanto sviluppate, dunque, il Mezzogiorno può candidarsi a diventare territorio di riferimento per la semilavorazione della materia prima importata e dei prodotti finiti da esportare, con l'effetto di attirare gli investimenti dall'estero e produrre ricchezza e occupazione.

Gli interventi predisposti dal governo basteranno a colmare i gap esistenti?

Il Decreto Rilancio ha finalmente inserito parte dei settori della logistica tra le attività produttive titolate a beneficiare delle agevolazioni fiscali previste dalle Zone Economiche Speciali: è un buon inizio. Il successo dei marketplace mondiali, come Amazon e Alibaba, ci mostra come la piena integrazione logistica tra venditore e catena di distribuzione rappresenta un modello di business imprescindibile, del quale la logistica a valore aggiunto rappresenta il cuore.

Cosa è mancato per la piena attuazione delle ZES?

Per predisporre il successo delle Zone Economiche Speciali è necessaria una politica industriale per lo sviluppo della logistica nel Mezzogiorno che possa dare risultati nel breve-medio periodo. Le esigenze dell'industria richiedono infatti soluzioni in tempi rapidi. I progetti per le infrastrutture sono invece concepiti per cambiare il volto del Paese nei decenni. La sfida è trovare la quadra tra queste due differenti istanze.

Red.Mar.

OMLOG
SUPPLY CHAIN SOLUTIONS



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

AM editori srl

La ripresa italiana deve avere una visione export oriented

Si dibatte da alcuni mesi, a livello globale, non solo della escalation dei costi delle materie prime, ma anche dell'aumento a dismisura delle quotazioni dei trasporti marittimi e della grande penuria dei contenitori vuoti, indispensabili per il carico dei flussi all'export. D'altra parte, il modello economico basato sulla globalizzazione, che comporta grandi distanze geografiche tra i distretti produttivi ed aree di consumo nel mondo, non può prescindere da una fitta rete di trasporti d'oltre mare, allo stesso tempo efficienti e competitivi. In mancanza, la cinghia di collegamento produttori-consumatori si spezza ed il sistema collassa. Il nolo marittimo è di fatto una commodity, esattamente come le materie prime, e, quindi, presenta un andamento dei prezzi che risponde innanzitutto alla dinamica del rapporto tra domanda ed offerta, con fluttuazioni che possono essere anche molto spinte. Nel decennio antecedente a questa recente escalation, i noli marittimi sono stati, a fasi alterne, sotto forte pressione ed i bilanci delle linee di navigazione scarsamente remunerativi, a fronte di investimenti elevatissimi in nuove navi, sempre più grandi, e crescenti flotte di containers. Il commercio internazionale si era così settato su prezzi molto bassi, con una capacità di stiva sempre disponibile.

La continua spinta al ribasso dei noli ha, però, prodotto una profonda riorganizzazione dello shipping mondiale, con un susseguirsi di fusioni e incorporazioni, giungendo ad un più limitato numero di operatori di linea, raggruppati in tre grandi alleanze. L'obiettivo era quello di tenere sotto controllo la dinamica dei costi, attraverso percorsi di maggiore efficienza operativa, legata anche all'impiego di veri e propri giganti del mare, in un'ottica di migliore calibrazione della quantità dell'offerta rispetto alla domanda.

Si è sviluppata, nello stesso tempo, una crescente attenzione nei confronti della logistica del contenitore vuoto, indispensabile per servire i flussi dell'export, con particolare riferimento al taglio dei costi connessi al loro trasferimento, tra aree maggiormente orientate all'import e quelle con fabbisogno per l'export.

Occorre calare questo scenario nel contesto della pandemia, con le linee



di navigazione che hanno reagito molto drasticamente al verificarsi del primo lock-down. Sono state congelati o rinviati tutti gli ordini di nuove navi e containers. Nella seconda fase si è assistito ad un certo riavvio delle produzioni e ad una differenziata articolazione dei consumi, legata a capacità di spesa disomogenea da area ad area del pianeta. La terza fase ha visto una forte accelerazione della ripresa delle produzioni ed esportazioni in alcune parti del mondo, particolarmente in Cina (+18.3% del Pil nel primo trimestre). Ciò ha presto saturato le complessive capacità del trasporto marittimo: la domanda è risultata molto più consistente dell'offerta.

Alla questione dell'insufficienza delle capacità di trasporto si è aggiunta la penuria dei contenitori vuoti in alcune aree-export del globo. I due fattori combinati hanno generato l'escalation del livello dei noli marittimi internazionali.

Nel prossimo futuro saranno dispo-

nibili nuove costruzioni navali e nuove flotte di contenitori. Tutto ciò favorirà una graduale riduzione dei noli, che, probabilmente, non raggiungeranno il basso livello ante-Covid, perché le linee di navigazione hanno fatto tesoro della lezione della redditività.

La pandemia ha, inoltre, reso ancora più evidente quanto lo scenario di riferimento sia l'intero pianeta e come le dinamiche di crescita economica siano legate alla capacità di intercettare e connettere sistemi manifatturieri con aree di consumatori dislocate nei cinque continenti, in uno schema di globalizzazione sempre più pluridirezionale.

Occorre, quindi, promuovere ulteriormente lo standing dell'Italia quale grande Paese dalle produzioni di qualità, rese competitive nel mondo grazie anche al vantaggio logistico della propria posizione nel Mediterraneo, sulle rotte dell'interscambio tra Est ed Ovest, Nord e Sud.

È, cioè, necessario accompagnare convintamente una "visione-Paese" export oriented, a forte vocazione internazionale. Con questa impostazione dovranno essere coerenti ed omogenee tutte le iniziative da attivare: politica industriale e del lavoro, formazione dei giovani alla internazionalizzazione, dinamica imprenditoriale, accompagnamento istituzionale, up grading infrastrutturale, solo per citarne alcune.

Risulta evidente l'assoluta centralità del nostro sistema infrastrutturale e portuale, che va riallineato alle veloci dinamiche dello shipping, così da essere il più potente e competitivo gateway verso i mercati della globalizzazione.

Agostino Gallozzi
Presidente SCT

euroservice



abituatevi 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

CON I CITTADINI AL CENTRO



La mobilità va progettata partendo da finalità e risorse

Si è conclusa la tre giorni di Next Generation Mobility, la nuova manifestazione organizzata da Clickutility Team e da Studio Comelli, trasmessa in live streaming dallo studio appositamente realizzato all'UrbanLab di Torino.

Oltre 4.000 i partecipanti unici che si sono collegati per ascoltare più di 100 relatori durante le nove sessioni di conferenza, il webinar su un importante progetto europeo e un'edizione speciale della trasmissione dedicata alla città che cambia dello UrbanLab on Air; i canali di comunicazione digitale dell'evento hanno raggiunto 100.000 utenti profilati. Più di 100 anche i partner e i sostenitori del progetto, alla prima edizione ma costruito su una grande esperienza di eventi sviluppati in dieci anni di impegno degli organizzatori e del territorio torinese sulla mobilità nuova.

Il messaggio univoco che è emerso dalle tre giornate è che è finito il tempo dei progetti velleitari, dei tentativi, degli esperimenti alla moda: la mobilità di nuova generazione ha bisogno di impegno e di risorse commisurate alle finalità che si dichiara di volere raggiungere, in tempi stabiliti e con indicatori di successo trasparenti. Solo in questo modo il flusso ingente di risorse che viene messo in campo per il rilancio anche in questo settore non si interromperà e soprattutto si riuscirà a riconquistare la fiducia dei cittadini che, come ha ricordato la sindaca Chiara Appendino nel suo saluto di apertura, è fondamentale affinché le nuove soluzioni vengano effettivamente utilizzate. Il successo di pubblico di Next Generation Mobility dimostra forse che la manifestazione ha colto lo spirito del tempo.



Carlo Silva

“Ci ha piacevolmente sorpreso la risposta delle istituzioni, delle aziende e della ricerca a questo nostro progetto - commenta Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team - Lo streaming per le manifestazioni è ormai sdoganato, ma solo grazie al rapporto di lungo termine con i partner, al ruolo privilegiato dei contenuti e all'impostazione dinamica del format si riescono a ottenere certi risultati. Sono cose che non si improvvisano: è necessario creare il team giusto, scegliere i migliori strumenti e riunire i protagonisti di un settore per approfondirne tutti gli aspetti. Next Generation Mobility è il risultato di questo lavoro e si aggiunge al nostro "patrimonio" di eventi”.

“Next Generation Mobility dimostra che la richiesta di informazioni e di divulgazione fatta bene su questi temi è forte - aggiunge Marco Comelli, fondatore di Studio Comelli - ed è l'unica base su cui fondare un confronto tra gli stakeholder che non sia animato solo da contrapposizioni muscolari di interessi di parte e lobbismo miope. I temi che richiedono un confronto e una col-



Marco Comelli

laborazione per arrivare a dare risultati sono tanti e sempre nuovi nell'ambito della mobilità. Tre fra tutti: la mobilità aerea "on-demand", che potrebbe ridisegnare le città e i territori; l'automazione sempre più spinta nei mezzi e nei sistemi di trasporto; la gestione dello spazio di mobilità urbano come una risorsa condivisa. Molto lavoro aspetta noi che connettiamo e divulghiamo conoscenze ed esperienze. Resta da ripristinare appieno la funzione di piattaforma di dibattito aperto e trasparente in presenza per poter dire che siamo tornati alla "normalità", ma ci arriveremo presto”.

L'edizione 2022 di Next Generation Mobility si svolgerà a Torino nella primavera del prossimo anno.

Next Generation Mobility nasce da una partnership consolidata: Clickutility Team, che da oltre 15 anni organizza convegni in ambito mobilità e smart city, e Studio Comelli, che da sempre si occupa di progettare contenuti di eventi e agende scientifiche e di media relations.

Logistica, Poste Italiane entra nel Freight Leaders Council

“L'ingresso di Poste Italiane nel Freight Leaders Council concretizza l'imprescindibile sinergia tra logistica, innovazione e digitalizzazione, per offrire servizi sempre più evoluti a cittadini e imprese”. È quanto dichiara Massimo Marciani, Presidente del FLC, commentando l'adesione al FLC del maggiore rappresentante del comparto logistico italiano. “L'acquisizione di Poste - prosegue Marciani - riflette la volontà del FLC di allargare la propria compagine sociale a stakeholder in grado di catalizzare la trasformazione digitale del Paese rispetto a tutte le componenti della catena del valore, creando le condizioni per trasformare la logistica da muscolare a digitale”.

“Poste Italiane - spiega il Presidente - troverà all'interno del FLC tutti gli stimoli necessari per continuare a realizzare ecosistemi logistici ad alto valo-

re aggiunto, sia per quanto riguarda i processi di semplificazione e digitalizzazione, sia valorizzare i propri asset in una visione di logistica condivisa e di economia circolare”.

“Siamo convinti - conclude Marciani - che la contaminazione fra stakeholder che il FLC sta realizzando nel comparto costituisca una buona pratica, da diffondere quanto più possibile a tutti i livelli”.

Poste Italiane si unisce agli otto nuovi soci del FLC, che hanno aderito negli ultimi mesi: Chep Italia, Malpensa Intermodale, Fercam, Fit Consulting, Futura Srl, HERE Technologies, Inter-

porto Bologna e Interporto Puglia.

Freight Leaders Council è nato a Milano nel 1991. Da 30 anni è una libera associazione privata, apartitica e senza scopi di lucro tra aziende attive in ogni fase della supply chain per contribuire allo sviluppo e alla competitività di una logistica sempre più sostenibile e al passo con i tempi. In questi anni ha formulato pareri, giudizi e indirizzi rivolti alle istituzioni e all'opinione pubblica. Oggi intende proporsi come un Think Tank a sostegno di una logistica che è e sarà sempre più l'industria delle industrie.

Paola Martino



10 CONSECUTIVE YEARS in the Paris MoU White list

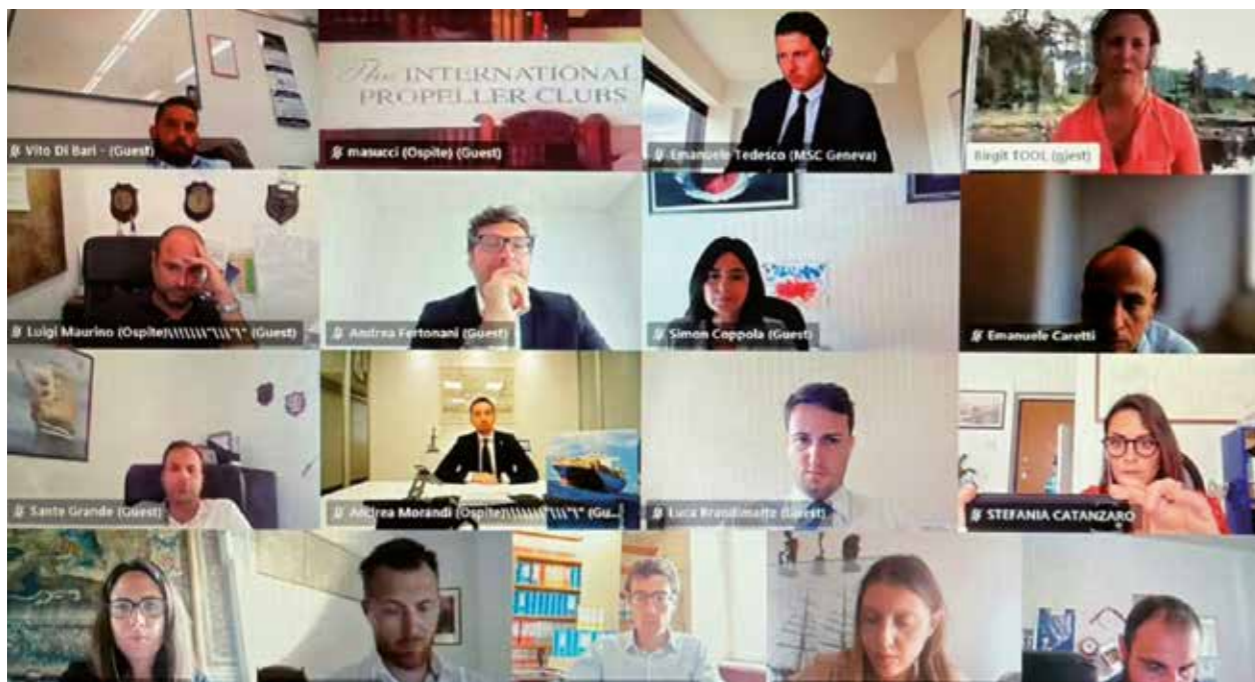


#SteeringYourWay

Panama Ship Registry

@ShipPanama

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



Andrea Morandi confermato al timone di YoungShip Italia

Si è tenuta l'8 giugno scorso in videoconferenza l'Assemblea elettiva di YoungShip Italia che ha rinnovato i componenti del Consiglio Direttivo per il biennio 2021-22. Il Consiglio Direttivo ha poi eletto il Presidente e i tre Vice Presidenti del Sud, Centro e Nord Italia. Andrea Morandi, Presidente uscente è stato riconfermato fino al 2022 al timone dell'associazione, creata nel 2013 dai Gruppi Giovani di Confitarma e Federagenti, che riunisce giovani tra i 20 ed i 40 anni che operano per ragioni di lavoro o di studio nell'ambito dell'economia e dell'industria marittima.

Andrea Morandi sarà coadiuvato dai tre Vicepresidenti: Alberto Portolano (Nord), Pietro Di Sarno (Centro) e Stefania Catanzaro (Sud). Esther Marchetti è stata nominata Segretario Generale.

Il nuovo Consiglio Direttivo è così composto: Emanuele Caretti, Stefania Catanzaro, Nadir Del Piccolo, Vito Di Bari, Pietro Di Sarno, Pasquale Leone, Marco Massacesi, Andrea Morandi, Ludovica Piscitelli, Alberto Portolano, Emanuele Tedesco e Mauro Zizzi. I Proviviri per il prossimo biennio sono: Antonio Bufalari, Andrea Fertoni, Luigi Maurino e Federico Sommella.

L'Assemblea ha visto la partecipazione anche dell'Ammiraglio Ispettore Capo Comandante Generale della Guardia Costiera Giovanni Pettorino, del presidente del Propeller Club Umberto Masucci, di Birgit Liødden fondatrice di YoungShip International e di



esponenti dei gruppi giovani di Confitarma e Federagenti che hanno portato i loro saluti.

“La Blue Economy qui oggi rappresenta egregiamente da queste nuove generazioni – ha dichiarato l'Ammiraglio Pettorino – non si è mai fermata anche durante questo difficile periodo di crisi. È grazie a loro se, nonostante le grandi difficoltà, siamo riusciti a soddisfare i nostri bisogni primari legati agli approvvigionamenti quotidiani. Oggi siamo in un momento di ripartenza, simile per alcuni versi, alla condizione che l'Italia ha vissuto nell'immediato dopo guerra. In quel periodo un gruppo di giovani imprenditori del vostro settore è riuscito a ricostruire le condizioni

che hanno poi portato al “miracolo economico italiano” degli anni '50 e '60. Il mio augurio è che voi possiate ispirarvi a queste importanti figure e, grazie al vostro lavoro e aziende, siate in grado di contribuire in maniera determinata alla ripartenza del nostro grande Paese”.

“Sono onorato di questa gradita riconferma – ha sottolineato Andrea Morandi – e mi trovo pienamente d'accordo con le parole dell'Ammiraglio Pettorino. Quello che viviamo oggi è un passaggio cruciale per tutti noi che operiamo in questo settore e, non è un caso che la nostra Assemblea si svolga durante Oceans Day, la Giornata Mondiale degli Oceani, istituita dal 1992 e ufficialmente riconosciuta dall'Onu dal 2008. Le sfide che ci troveremo ad affrontare in futuro non sono, infatti, solo di carattere squisitamente economico, ma anche ambientale. È oggi impensabile fare impresa senza riflettere in maniera ragionata sui grandi temi legati alla sostenibilità, una sfida nella sfida che abbiamo già deciso di affrontare con il massimo dell'impegno”.

“I giovani sono la forza propulsiva di questa rinascita – ha sottolineato Umberto Masucci – sono loro che nei fatti potranno generare le condizioni per la ripartenza di tutto il sistema legato a shipping e portualità. Un ricambio generazionale necessario tanto nelle imprese pubbliche che nelle pubbliche amministrazioni”.

Stefania Vergani

75 confetra Dal 1946

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL MEZZOGIORNO

Nodi, Reti, Industrie al servizio dell'Italia e dell'Europa

Napoli
13 luglio 2021
ore 10.30



Registrati e segui il live streaming:



www.confetra.com

Con il patrocinio:



Il canale di Suez: le prospettive di snodo marittimo strategico

Dall'agosto 2015, mese in cui grazie ad un investimento di oltre 8 miliardi di \$ è stato inaugurato il raddoppio, il Canale di Suez ha riportato costanti crescite dei transiti con percentuali a doppia cifra. L'ampliamento dell'infrastruttura - realizzato nella parte più settentrionale del Canale per una lunghezza di 70 km - è stato figlio di una grande visione economica; realizzato sull'onda degli incrementi dei volumi del commercio mondiale, ha notevolmente inciso sul rilievo geopolitico e sugli equilibri del trade internazionale rendendo sempre più agevole il passaggio delle navi, con tempi di attesa ridotti e la possibilità di garantire più percorrenze giornaliere, aumentando la competitività di Suez rispetto ad altre rotte e rendendo il Mediterraneo un mare sempre più centrale nelle strategie globali del trasporto marittimo. Il ruolo crescente del Canale è stato notato e sostenuto anche dalla politica cinese della Belt & Road che ha concentrato importanti investimenti nell'area.

Nonostante il momento che tutto il mondo sta attraversando da oltre un anno, malgrado dunque gli effetti della pandemia, il Canale ha mostrato una notevole resilienza oltrepassando nel 2020 il miliardo di tonnellate di merci e totalizzando un numero di transiti pari a 18.829 navi. Anche in un momento economico complesso, Suez è dunque rimasto uno snodo strategico per i traffici nel Mediterraneo continuando a rappresentare il 12% del traffico mondiale.

Il traffico

Le rinfusiere sono le navi più numerose (5.113) ad aver attraversato il Canale, con una quota del 27% sul totale, seguite dalle petroliere (5.006) che contano per il 26% e dalle portacontainer (4.710) che rappresentano il 25% del complesso delle navi. Nel 2020 si sono registrati aumenti nei transiti di diverse categorie di navi, in parte dovuti alla politica degli sconti sui pedaggi condotta dall'Autorità del Canale. Le navi portarinfuse hanno visto il maggiore aumento: oltre il 20% in più rispetto al 2019. Anche il numero delle navi general cargo è incrementato di quasi il 20%: 1.792 sono stati i transiti di navi di questa tipologia. Oltre a portacontainer e petroliere già citate, hanno attraversato il Canale anche 686 gasiere GNL.

Tra i diversi segmenti, quello del tra-

sporto container è stato maggiormente colpito dagli effetti della pandemia. Anche la ricerca incessante di risparmi sui costi attraverso economie di scala spiega questa tendenza al decremen-

I risultati di una ricerca di Alexbank e Srm

to nel numero di transiti delle navi portacontainer nel Canale. L'arrivo sul mercato di navi sempre più grandi, che vengono inserite sulle rotte commerciali tra Asia ed Europa, mentre le navi più piccole vengono da queste stesse rotte rimosse, produce come effetto la riduzione del numero di transiti di navi portacontainer attraverso Suez, anche se il totale dei TEU trasportati aumenta.

Il Canale di Suez è un'importante via di transito anche per il petrolio greggio ed i prodotti derivati. Tra il 7% e l'8% del commercio mondiale di petrolio per via marittima passa attraverso Suez, il che lo rende il 4° chokepoint nel mondo, con un flusso di petrolio di 4,9 milioni di barili al giorno transitati in entrambe direzioni nel 2018. Nel 2019, il segmento Oil & Products (petrolio greggio e prodotti raffinati) ed il GNL hanno rappresentato il 23% e il 3% del cargo totale che ha attraversato Suez. I flussi Oil & Products verso nord sono diminuiti del 9,5% (111,4 milioni di tonnellate), mentre quelli Southbound sono cresciuti del 13,1% (127,2 milioni di tonnellate). Anche l'aumento delle esportazioni di prodotti raffinati dalla Russia verso l'Asia ha contribuito all'aumento del traffico verso sud.

L'impatto del Covid-19

L'impatto del Covid-19 su Suez, seppur minimo come abbiamo detto, è dipeso principalmente da una diminuzione dei volumi movimentati in tutto il mondo (per effetto dei lockdown). Il calo del prezzo del petrolio, l'aumento delle eccedenze di tonnellaggio e il calo della domanda di merci hanno spinto i vettori a reindirizzare parte del tonnellaggio Asia-Europa dal corridoio del Canale di Suez alla rotta del Capo di Buona Speranza (aggiungendo 3.000 miglia nautiche). La scelta di circumnavigare l'Africa consente infatti di risparmiare il costo del pedaggio per attraversare Suez (600mila \$ e più per un viaggio di sola andata di una nave

portacontainer di grandi dimensioni) ed assorbire la capacità in eccesso estendendo i tempi di navigazione di quasi due settimane.

Gli effetti del reindirizzamento delle navi sulla rotta sud-africana sono stati diversi. In primis si pensi alle grosse perdite sugli introiti dell'Autorità del Canale per una cifra che è stata stimata in oltre 10 milioni di \$. Ma non solo. La scelta di doppiare il Capo di Buona Speranza ha comportato anche la perdita di oltre 50 mega-navi che hanno preferito evitare il passaggio egiziano, nonché oltre 250 cosiddette blank sailing, ovvero le cancellazioni di alcune partenze, strategia attuata dai carrier in risposta al calo della domanda, con un impatto sull'import-export, in particolare sulle rotte Est-Ovest sull'asse Far East - Middle East - Mediterraneo - Nord Europa.

L'Autorità del Canale, nel tentativo di limitare le scelte dei carrier riguardo le rotte alternative, ha introdotto uno sconto tariffario sui pedaggi nella misura del 17% per le portacontainer che lo attraversino in direzione sud e con quote oscillanti tra il 50% ed il 75% per la rotta US East Coast - South e South East Asia. L'Autorità del Canale ha deciso inoltre di diminuire le tasse di transito per le grandi petroliere che viaggiano tra il nord Europa e il Sud-Est asiatico del 48%, con l'obiettivo di preservare la rilevanza del Canale come rotta pivot nell'ambito dei traffici est-ovest. Una decisione adottata all'inizio di dicembre 2020 con la previsione di applicare gli sconti per tutto il 2021.

Nonostante la pandemia, le entrate di Suez nel 2020 hanno registrato il terzo dato annuo più alto nell'intera storia del Canale. I ricavi si sono attestati sui 5,61 miliardi di \$, in calo del 3,3% rispetto ai 5,8 miliardi di \$ del 2019. Ricavi che erano stati pari a 5,3 miliardi di \$ nel 2014. Il 16% circa delle entrate del 2020 (\$ 930 mln) è stato realizzato grazie al transito di 4.087 navi provenienti da nuovi mercati (la Costa Orientale degli Stati Uniti, l'Australia ed il Sud America).

Il caso Ever Given

Nel marzo scorso, l'incidente della meganave Ever Given che si è arenata per diversi giorni nel Canale di Suez bloccando il passaggio, ha chiaramente dimostrato che le dinamiche del commercio marittimo internazionale dipendono fortemente da questo cro-

cevia strategico. Sono bastati solo sei giorni (11 giorni in totale per il ritorno alla normalità) e 422 navi ferme agli imbocchi del Canale per riportare nuova attenzione su alcuni dei fenomeni legati all'attuale modello di trasporto delle merci a livello mondiale, evidenziando le criticità del sistema globale della logistica marittima ed i costi ambientali, sociali ed economici ad esso connessi. Come conseguenza dell'accaduto diversi sono stati i problemi: dalla congestione dei porti al rialzo del prezzo del petrolio e dei noli. L'Autorità del Canale ha reagito prontamente all'accaduto annunciando una serie di investimenti ma sopra tutti comunicando il progetto di un ulteriore raddoppio del Canale nella parte meridionale (da completarsi nel giro di 2 anni) per evitare in futuro che incidenti simili a quello avvenuto alla Ever Given possano ripetersi.

Un dibattito aperto

Alla luce di quanto accaduto si è nuovamente aperto il dibattito su tanti temi tra i quali i rischi derivanti dalla corsa al gigantismo navale da parte dei grandi armatori, rischi troppo spesso sottovalutati, e la ricerca di rotte alternative. Se l'incidente ha evidenziato la vulnerabilità delle catene di approvvigionamento globali, le mega-navi hanno sicuramente acuito questa debolezza. Al di là dei dubbi e dei possibili rischi, il fenomeno del gigantismo navale ha ormai raggiunto un suo consolidamento con numerose navi negli orderbook. Le stime indicano una crescita in termini di capacità nel 2021 del 13% e nel 2022 del 9%. Quanto alle rotte alternative, se da un lato le gerarchie del commercio internazionale stanno mostrando cambiamenti dovuti alla necessità di ricercare modi di trasporto e rotte che riescano a garantire ai vettori percorsi meno onerosi e più rapidi, dall'altro è evidente che le altre vie marittime percorribili (la rotta africana del Capo di Buona Speranza e la Rotta Artica) sono per diversi motivi ancora poco competitive con Suez.

Ecco dunque che l'assenza di vere alternative rende il Canale uno snodo doppiamente strategico.

Consuelo Carreras

Per approfondimenti cfr. AlexBank,

SRM, The Suez Canal. Evolution of traffic and current trend in ship movement during the Covid-19 pandemic, competitiveness indicators and the role of industrial and infrastructural development projects, 2021; The Permanent Observatory on Maritime Transports and Logistics, www.srm-maritimeconomy.com





GENOA SHIPPING WEEK

Lavori fervono per la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare, organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti che dal 4 all'8 ottobre proporrà la cultura portuale in città, in presenza e in streaming, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a offrire, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, proponendo momenti di divulgazione a cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto.

Rolli Shipping Week

I Palazzi dei Rolli aprono alla settimana internazionale dello shipping

La Genoa Shipping Week, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di Genova, quest'anno svilupperà momenti di networking distribuiti durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di Genova. Grande novità dell'edizione 2021 è infatti la Rolli Ship-

ping Week, resa possibile dalla partnership con i Rolli Days, il prestigioso appuntamento annuale organizzato dal Comune di Genova, che valorizzerà il patrimonio artistico di Genova grazie all'organizzazione di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che, per l'occasione, si apriranno alla comunità marittima e alla città. Si riaccenderanno le luci dei palazzi del centro storico, dimore degli aristocratici genovesi del '500, luoghi di incontro e relazioni. La comunità marittima genovese, erede delle dinastie mercantili, accoglierà i propri ospiti all'interno dei suoi prestigiosi uffici e negli storici palazzi che nel periodo aureo della «Superba» venivano utilizzati per ospitare le alte personalità in visita alla città. All'interno dei più importanti palazzi del circuito Rolli Days verranno infatti organizzate visite guidate dedicate ai cittadini e agli ospiti della Genova Shipping Week.

Le visite programmate nella settimana dal 4 all'8 ottobre saranno il preludio all'edizione autunnale dei Rolli Days (9-10 ottobre), che si svolgerà in presenza, in maniera inedita, per sette giorni consecutivi. Nel weekend tutto il centro storico e alcune aree delle delegazioni vedranno l'apertura

di alcuni monumenti più significativi e più profondamente legati alla storia della città. Rolli Shipping Week e Rolli Days restituiranno a cittadini e pubblico la prospettiva su una delle città più straordinarie del XVI secolo in Europa, che per lo storico Fernand Braudel era un luogo "dove potevano avvenire veri e propri miracoli". A guidarli in questo percorso saranno i divulgatori scientifici, giovani professionisti selezionati e formati per essere mediatori culturali di uno dei patrimoni storico-culturali più importanti del Mediterraneo.

Port&ShippingTech

Il forum sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale

Anche per questa edizione della Genoa Shipping Week conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, Port&ShippingTech, Main Conference della settimana, giunta alla sua tredicesima edizione (6/8 ottobre). Evento di riferimento in Italia per il mondo marittimo, dallo shipping alla portualità, dalle crociere alla logistica intermodale, l'edizione 2021 sarà anche in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale.

La manifestazione ha rinnovato il suo portafoglio di tematiche e, riconoscendo l'integrazione sempre crescente dello shipping e della portualità nell'ambito della posizione geopolitica ed economica dell'Italia, PST debutterà con due nuove sessioni: In the Med e Over&Under The Sea, dedicate rispettivamente alla condizione ibrida euro-mediterranea del Paese e alle sue opportunità, e all'ambito delle risorse marine, dove è in corso un nuovo tempo della competizione internazionale.

La tradizionale attenzione di PST alle tematiche green quest'anno si traduce in due sessioni, il Green Ports&Shipping Summit, concentrato sull'obiettivo a medio-lungo termine della decarbonizzazione attraverso le sue tappe di avvicinamento sia in ambito marittimo che portuale, senza dimenticare l'esigenza continuativa della riduzione dell'impatto ambientale delle attività umane sul mare. Un focus specifico è dedicato all'LNG come soluzione a breve termine per la riduzione delle emissioni, sia di gas climalteranti che di inquinanti, un tema che PST segue dall'inizio e che sembra ora trovare applicazione pratica anche da noi. PST torna sul tema crociere con una sessione dedicata alle strategie delle compagnie e dei territori affinché la sinergia si confermi e rilancio nel new normal, questa volta comprendendo nel quadro anche il settore del diporto non locale.

Le tecnologie e le pratiche "smart" in PST poggiano su due pilastri: Smart Ports&Logistics, dedicato all'automazione e alla digitalizzazione del settore portuale e retroportuale intermodale, e Next Generation Shipping, che si focalizza sulle componenti delle navi e delle infrastrutture e gli strumenti di comunicazione, navigazione, monitoraggio e controllo, dal livello del mare allo spazio eso-atmosferico.

Il tema delle risorse economiche, affrontato regolarmente nelle ultime quattro edizioni di PST, quest'anno si concentra su quelle contenute nel PNRR, visto che per motivi di restrizioni di bilancio, praticamente tutte le risorse pubbliche dedicate al settore saranno coperte con il flusso europeo. Altre tematiche scottanti, come la tassonomia di classificazione degli investimenti come "green" saranno invece trattate del Green Port&Shipping Summit.

Il programma di PST si concluderà, come da tradizione, con un'importante sessione, Human Factors Summit, dedicata ai fattori umani dello shipping e della portualità, dalla formazione e l'addestramento, al welfare e alla sicurezza sul lavoro e sanitaria.

Gli Eventi Collaterali

Ad arricchire il programma della ma-



nifestazione, non mancheranno i tradizionali eventi collaterali. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale" organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC - World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno invece al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti, un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia.

Tra le attività divulgative, novità di quest'anno, sarà "Il Porto si apre alla Città", l'iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al porto, valorizzando

le infrastrutture portuali e marittime del Porto di Genova. Confermati anche per quest'anno #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo.

La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23 eventi a calendario. La settimana rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università di Genova, Camera di Commercio di Genova e Regione Liguria. www.gswweek.com

Red.Mar.

Foto: Palazzo Interoano Pallavicini_@Carlo A. Alessi



Sicurezza, mercato di nicchia appannaggio di società estere



Luigi Gabriele

Il Direttore del I Reparto del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti, **Giovanna Romeo**, e il Presidente della Federazione Nazionale della Vigilanza e Sicurezza (Federsicurezza) **Luigi Gabriele**, hanno ratificato la convenzione operativa per il sostegno alla ricollocazione dei Volontari congedati senza demerito.

L'iniziativa è stata presieduta dal Generale di Corpo d'Armata, **Rosario Castellano**, Comandante del Comando Militare della Capitale, ente dell'Esercito che si è dedicato allo sviluppo della convenzione sin dalle fasi iniziali.

L'accordo si inserisce nell'ambito del progetto "Sbocchi Occupazionali", ovvero nelle attività di sostegno alla ricollocazione professionale prevista in favore dei Militari di truppa, dei Volontari in servizio permanente e degli Ufficiali in ferma prefissata delle Forze Armate Italiane congedati senza demerito.

Il Generale Castellano ha confermato quanto questo accordo intenda rispondere sia alle aspirazioni di impiego dei giovani che aderiscono al progetto, sia alle esigenze delle aziende che necessitano di personale affidabile, motivato e qualificato. Il Comandante Militare della Capitale ha evidenziato come «le competenze maturate dagli ex militari negli anni di servizio, implementate attraverso una formazione professionale specifica, potranno consentire loro un più rapido inserimento nel settore della sicurezza sussidiaria che, a seguito delle crisi internazionali e della pandemia in atto, ha visto evolvere positivamente il suo trend».

«Nonostante l'implementazione della Legge 244/2012 sembri ancora remota, allo stato le unità dell'Esercito sono destinate a ridursi ad 89.400 entro fine 2024. Il tema della ricollocazione si pone quindi in primissimo piano. In questo scenario, professionalità e disciplina sono le caratteristiche dell'Esercito più spendibili in un settore privato che ha fame di qualificazione e necessità di impiego da soddisfare con assolute garanzie di serietà e rapidità».

Per Giovanna Romeo si tratta solo di un primo passo verso l'ampliamento di una rete di partenariati tra la Difesa e uno dei settori di maggior interesse nel mercato del lavoro per gli ex militari, con l'obiettivo di offrire loro nuove opportunità occupazionali e di rispondere alle richieste delle aziende che offrono servizi di sicurezza e che apprezzano le competenze acquisite dai militari durante l'impiego nelle missioni nazionali e internazionali.

L'accordo riguarda da vicino anche il settore dello shipping alle prese con l'annosa questione del personale civile da impiegare per i servizi di antipirateria dopo la decisione di sostituire l'impiego dei militari della San Marco.

«In quest'ambito siamo ancora in una fase embrionale a causa di un quadro normativo ancora da definire - sottolinea Luigi Gabrielli - L'ipotesi più attendibile è la messa a punto di un albo da cui attingere per reperire il personale qualificato. Stiamo cercando un'interazione con i ministeri competenti per chiudere il cerchio nel più breve tempo possibile».

Il riferimento di Gabrielli riguarda la promulgazione di un "Decreto Formazione" che detterà le regole della professionalizzazione per il comparto sicurezza e vigilanza privata nel suo complesso. Una volta a regime, Federsicurezza avvierà un cronoprogramma per la diffusione delle informazioni, incontri territoriali e verifiche sulle reali assunzioni per tarare al meglio il processo.

«Priorità per la Federazione è l'adeguamento di una legislazione che risale agli anni Trenta e che con la barriera alla "difesa fisica" blocca un mercato di nicchia ad appannaggio di società americane e inglesi. Abbiamo tutte le competenze per poter affiancare la miriade di imprese italiane che operano all'estero, contribuendo alla competitività complessiva del nostro sistema economico».

Sandro Minardo

La compagnia Aug.Bolten entra nell'orbita di Nova Marine



Nova Marine Carriers, il gruppo con sede a Lugano, che fa capo alle famiglie Romeo e Bolfo/Gozzi e che vanta una presenza leader nel settore delle navi drybulk, "entra nella storia" dello shipping tedesco acquisendo una partecipazione strategica nella governance della compagnia Aug.Bolten, uno dei gruppi armatoriali europei più antichi e radicato da 220 anni nel tessuto della capitale marittima tedesca per eccellenza, Amburgo.

Proprio in quest'ottica, l'operazione finalizzata da Nova Marine Carriers assume un significato che travalica la partnership all'interno di una joint venture company e la pianificazione di un pool per la gestione di navi handysize drybulk; segna infatti un importante salto qualitativo nel posizionamento di Nova Marine Carrier che si prepara a integrare nella sua flotta di oltre 80 navi, anche le unità (fra proprietà e noleggio) che fanno capo alla Aug.Bolten, a disporre di un'importante testa di ponte al Pireo (dove la compagnia tedesca opera da anni con una base per la gestione commerciale tecnica) in collegamento con una filiale filippina per il manning.

A sottolineare l'importanza di questa operazione anche la scelta del director di nomina Nova Marine, che sarà Antonello Romeo (fratello minore del Ceo del gruppo, Vincenzo Romeo, e già di-

retto di Nova Marine Carriers) e che sarà affiancato al vertice della "nuova" Aug.Bolten, da Gregory de Ruyter già managing director di Aug.Bolten WM.

Il gruppo che fa capo a Romeo e Bolfo/Gozi acquisisce una quota strategica di una delle aziende che hanno fatto la storia dello shipping europeo

Miller's Nachfolger (GmbH & Co) KG. «La ripresa del mercato bulk ha favorito nuove opportunità e ha quindi soffiato nelle vele della nuova società in joint venture. Siamo estremamente ottimisti - ha affermato Gehrard Binder, azionista della Aug. Bolten - circa la possibilità di rafforzare in modo sostanziale le nostre operazioni in pool. Nova Marine mette in campo una solida equity e contratti importanti e ciò renderà possibile lo sviluppo congiunto di nuove idee».

Per Vincenzo Romeo «questa operazione segna un'altra importante pietra miliare nello sviluppo della flotta handysize del gruppo Nova Marine e fornisce la possibilità di rafforzamento in nuove aree geografiche».

«Giocare un ruolo da protagonisti - ha aggiunto Romeo - nelle due piazze

storiche dello shipping mondiale, Amburgo e Atene, è da un lato motivo di orgoglio, dall'altro la conferma di grande vitalità dell'armamento italiano e mediterraneo».

Aug. Bolten è - come detto - uno dei gruppi storici dell'armamento tedesco. Con sede in Amburgo, figura nelle liste dello Stock Exchange della città hanseatica, già nel 1801. Fondata in quell'anno da uno spedizioniere doganale scozzese, specializzato nel mercato ittico, la compagnia conobbe uno sviluppo record

con l'avvento delle prime navi a vapore: co-fondatore di Hamburg-America e di Hamburg-Sud, August Bolten fu fra i primi a credere nella potenzialità delle shipping lines, agendo come agente marittimo delle maggiori compagnie operanti nel porto di Amburgo.

Nel 1951 la compagnia prese in consegna la prima nave per ricostruire la flotta andata persa nel secondo conflitto mondiale e alla famiglia Bolten si devono due intuizioni importanti: la TT Lines protagonista per cinquant'anni dei servizi con navi traghetto fra Germania e Svezia e la prima nave porta-container battente bandiera tedesca, la Bärbel Bolten entrata in servizio negli anni settanta.

Attualmente la compagnia è gestita dalla settima generazione di famiglia.

Paola Martino

A Bmt 2021 Grimaldi Lines presenta la stagione estiva

Grimaldi Lines sbarca a BMT 2021 con tutte le novità di una stagione estiva che coincide con la ripartenza del mercato turismo. "Stiamo superando una crisi sanitaria globale, un evento di straordinaria gravità che non avremmo mai immaginato di vivere. Per questo motivo oggi siamo particolarmente felici di partecipare ad una manifestazione che è l'icona di questa ripartenza e che si svolge proprio a Napoli, dove la storia della nostra Compagnia ha avuto inizio e dove tuttora abbiamo il nostro headquarter – ha dichiarato Francesca Marino, Passenger Department Manager di Grimaldi Lines – I segnali che provengono dal mercato sono incoraggianti. Percepriamo energia positiva, con un forte desiderio di ripresa e una grande attenzione ai progetti futuri".

Nei mesi più difficili dell'emergenza, con spirito di resilienza e adattamento alle esigenze del mercato, Grimaldi Lines ha continuato ad investire, potenziando le linee marittime preesistenti e aprendo nuove tratte. Oggi la Compagnia si presenta sul palcoscenico di BMT 2021 con un network capillare di linee marittime per Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia e Tunisia e con importanti novità per la stagione estiva.

La Sardegna è il vero fulcro della programmazione Grimaldi Lines. La novità della stagione è il collegamento marittimo in continuità territoriale, che dal 1° giugno collega Napoli con Cagliari due volte alla settimana, per poi proseguire per Palermo.

Al nuovo collegamento Napoli – Cagliari - Palermo si affianca il potenziamento della linea Livorno - Olbia e viceversa, servita da qualche mese dalle navi Cruise Sardegna e Cruise Europa: due cruise ferry gemelli di ultima generazione, in grado di ospitare fino a 2.850 passeggeri e numerose auto nel garage da oltre 3.000 metri lineari. Completano l'offerta per l'isola le tratte Civitavecchia - Olbia e viceversa (da giugno a settembre) e la storica Civitavecchia - Porto Torres e viceversa, dove si alternano le ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona, le prime navi del Mediterraneo a zero emissioni in porto grazie alle ultratecnologiche batterie al litio che entrano in funzione durante la sosta nei porti.

Nuova linea ro-pax Napoli – Cagliari - Palermo

Il Gruppo napoletano potenzia i collegamenti da e per le isole maggiori e sbarca finalmente "a casa". La compagnia partenopea ha avviato, infatti, il servizio ro-pax Napoli – Cagliari - Palermo, essendosi aggiudicata la relativa gara del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per i servizi in continuità territoriale.

La motonave impiegata sarà il traghetto ro/pax Corfù che può trasportare 956 passeggeri e 2.256 metri lineari di merce rotabile tra automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ed altro. La nave ro/pax Corfù è dotata dei più moderni sistemi di trattamento dei gas

di scarico per l'abbattimento dello zolfo e del particolato. Inoltre, la carena è rivestita con pittura silconica di ultima generazione per ridurre l'attrito e, di conseguenza, i consumi di carburante e le emissioni.

Il servizio avrà frequenza bisettimanale da tutti i porti, con partenza da Napoli (Molo 15/C – Banchina Immacolatella Vecchia) ogni lunedì e venerdì alle ore 19:00 e arrivo a Cagliari il giorno dopo alle ore 08:00. Da Cagliari per Napoli, il Gruppo ha programmato partenze ogni giovedì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo campano il giorno seguente alle ore 08:00, e la domenica

alle 23:00 con arrivo a Napoli il lunedì alle ore 12:00. Le partenze da Cagliari per Palermo sono, invece, previste ogni martedì e sabato alle ore 19:00 con arrivo l'indomani alle ore 06:00. Infine, da Palermo per Cagliari ci saranno partenze ogni mercoledì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo sardo il giorno dopo alle ore 06:00, ed ogni domenica alle ore 09:00 con arrivo a Cagliari alle ore 20:00.

"La linea ro-pax Napoli-Cagliari-Palermo rappresenta una novità assoluta per il nostro Gruppo che così conferma il proprio impegno per la continuità territoriale tra il Continente e le isole maggiori, nonché per i collegamenti tra la Sicilia e la Sardegna", ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del gruppo partenopeo. "Saranno, infine, grandi la soddisfazione e l'orgoglio nel vedere finalmente una nave con la livrea Grimaldi Lines fare scalo nel porto della città di Napoli, in cui il nostro Gruppo ha da sempre il

proprio quartier generale".

Le nuove consegne

L'ultima delle sette navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan è stata consegnata nei giorni scorsi al Gruppo Grimaldi. Si chiama Grande California, e come le sei unità gemelle già in servizio è tra le navi car carrier più grandi ed eco-friendly al mondo. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, la Grande California ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. La nave, che batte bandiera italiana, può trasportare circa 7.600 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU.

Con i suoi quattro ponti mobili, la Grande California è una nave estremamente flessibile: le due rampe d'accesso, una laterale ed una di poppa, consentono di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate, mentre la configurazione dei 12 ponti ed il siste-

ma di rampe interne riducono al minimo il rischio di danni durante le operazioni di imbarco/sbarco delle unità rotabili.

"Introdurre nella nostra flotta navi grandi, moderne e rispettose dell'ambiente come la Grande California significa poter offrire servizi di trasporto sempre migliori non solo per i nostri clienti ma anche per l'ambiente", ha inoltre dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del gruppo partenopeo. "Ancora ben 15 nuove navi altamente innovative ci saranno consegnate nei prossimi anni, e continueremo ad investire in ricerca e sviluppo per incrementare costantemente la qualità della nostra offerta riducendo, al contempo, l'impatto ambientale delle nostre operazioni".

Un nuovo gigante green navigherà presto nel Mediterraneo con la livrea verde del Gruppo Grimaldi. È stata consegnata in Cina la Eco Catania, la quinta delle dodici navi ro-ro ibride della innovativa classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere Jinling di Nanjing.

Come recentemente certificato dal RINA, se comparate a generazioni precedenti di navi ro-ro, le unità di questa classe hanno indici di efficienza energetica anche di sette volte migliori. Per le loro eccezionali performance ambientali, le navi GG5G sono le unità ro-ro per il trasporto di corto raggio più ecofriendly al mondo, oltre che le più grandi.

Proprio come le quattro unità gemelle già in servizio, la Eco Catania, che batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate.

Grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, a parità di velocità la Eco Catania consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata. Emissioni che vengono addirittura azzerate quando la nave è ferma in porto: durante la sosta in banchina, la Eco Catania utilizza infatti l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio con una potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari.

Stefania Vergani



Le ZEE, il Mediterraneo e il nuovo contesto Geopolitico

Nel lontano dicembre del 1982 venne firmato nella bella cornice giamaicana di Montego Bay la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Una data d'importanza epocale per il diritto internazionale poiché con questa Convenzione il mondo s'era finalmente dotato di un importantissimo trattato con il quale definire oneri e onori, responsabilità e diritti degli Stati nell'utilizzo dei Mari e degli Oceani. Un trattato, passato alla storia con l'acronimo di UNCLOS, che ancora oggi, a quasi quarant'anni dalla sua firma, è fondamentale per regolare e regolamentare i rapporti marini e marittimi tra le nazioni. L'importanza dell'accordo ci viene testimoniato dal folto numero degli stati firmatari ossia ben 167. In pratica potremmo adoperare il 16 novembre 1994, anno in cui il trattato è entrato in vigore, come data indice per il diritto della navigazione e per quello internazionale. Nel cuore della Convenzione, nello specifico la Parte V dall'articolo 55 al 75, viene normata l'istituzione delle ZEE (Zona Economica Esclusiva) che consente agli Stati di sfruttare in modo esclusivo economicamente e non solo, la porzione d'acqua e l'ambiente sottomarino fino e non oltre le 200 miglia dalla costa di appartenenza. Già all'inizio nel nuovo secolo molti studiosi si sono affrettati a sottolineare l'importanza di tale provvedimento che avrebbe di fatto cambiato enormemente le carte nautiche poiché avrebbe ridimensionato di circa un terzo quelle internazionali. Un esempio eccezionalmente chiarificatore lo ritroviamo proprio nel nostro Mediterraneo dove le porzioni di acque internazionali sono praticamente destinate a svanire. Non v'è dubbio che non tutte le nazioni si siano dotate di studi tecnici, geografici, giuridici per meglio affrontare l'istituzione di queste Zone. Certo bisogna affermare che esiste una antica querelle tra Canada, Stati Uniti e Federazione Russa per l'utilizzo, ma sarebbe più opportuno dire la titolarità, dell'uso delle rotte Artiche. È comunque anche vero che tale disputa è antichissima poiché potremmo farla risalire a quando nel lontano marzo del 1867 gli Stati Uniti, grazie all'interessamento del suo Segretario di Stato William H. Seward, comprarono ad un prezzo più che modesto l'Alaska dall'allora amico Impero Russo. Non a caso la capitale



russa dell'Alaska prese il nome di Nova-Archangelsk, come la città portuale russa sul Mar Bianco. Certo l'insigne uomo politico americano fu anche colui che cercò per primo nel 1868 di acquistare la Groenlandia dal governo danese per cui si comprende una sorta di deriva nordista della dottrina Monroe. Come detto, al di fuori di questo esempio anche gli altri Stati non hanno provveduto nell'immediatezza a proclamare le proprie Zone Economiche Esclusive. Queste per molti anni sono state studiate quasi esclusivamente per meri scopi accademici. Negli ultimi anni, invece, abbiamo assistito ad un'inversione poiché c'è stata una vera e propria corsa da parte di molti Stati a dichiarare la propria ZEE soprattutto nel bacino mediterraneo. Questo repentino cambio di tendenza è stato determinato dai recenti lavori di Suez che hanno rapidamente trasformato il mondo del trasporto marittimo e quindi economico e politico. Infatti con i lavori del 2015 s'è attivata l'ormai famosa Belt and Road Initiative e conseguentemente s'è provveduto ad accelerare sulla realizzazione delle Rotte Artiche, sia quella ad est che ad ovest. Proprio la riproposizione della Nuova Via della Seta ha ridato nuovo slancio all'antico Mediterraneo che è diventato il luogo con il maggior tasso di scambio marittimo del mondo superando anche i più vasti e blasonati oceani come quello Pacifico e Atlantico come si può desumere dalla folta documentazione prodotta da Alessandro Panaro per la SRM (Studi Ricerca per il Mezzogiorno). L'antico Mare Nostrum diviene quindi una porzione d'acqua



dove la dimensione economica e geopolitica è ben maggiore rispetto a quella geografica, superando oggi anche quelli che sono i canoni di Mediterraneo Allargato, che probabilmente sarebbe più corretto definirlo oramai Infinito come molto brillantemente suggerito da Giancarlo Poddighe in un bell'articolo su Analisi Difesa del dicembre del 2020. Proprio la centralità economica, politica, geografica e soprattutto geopolitica del Mare tra le Terra ha indotto i paesi mediterranei ad una vera corsa alle ZEE. Naturalmente più volte insigni uomini di mare e studiosi di acclarata fama su molte autorevoli riviste, inclusa la nostra, hanno sottolineato l'utilità e l'urgenza da parte del governo di Roma di dotarsi di quel strumento legislativo necessario per poter finalmente predisporre la realizzazione di una ZEE italiana. Ebbene finalmente il 9 di giugno il Parlamento italiano ha approvato ad ampia maggioranza la proposta di legge dell'on. Di Stasio sulla ZEE italiana. Tale evento è stato giustamente salutato con grande enfasi ed incredibile

entusiasmo, ma in realtà, è bene dirlo subito, questo è un punto di partenza e non certo d'arrivo. In pratica è un provvedimento di grandissima importanza ed indispensabile, ma non certamente sufficiente poiché proprio la posizione geografica italiana, la sua centralità la mette in condizione di dover attivare una serie molto complessa di accordi con i tanti paesi rivieraschi al fine di portare allo stato di attuazione la sua proposta di ZEE. Il problema è complesso per cui sarebbe stato opportuno giungere a questa importante data con una vera e propria strategia mediterranea che stentiamo ad organizzare. Le complessità sono molteplici e non tutte di facile risoluzione. In primis è importante sottolineare come tale legge sia stata proposta dai partiti e non dal governo il che induce a pensare che proprio la dimensione navale e marittima dell'Italia non sia ancora al centro dell'azione governativa. L'Italia è giunta a questo importante traguardo non certo per prima nel bacino mediterraneo, infatti Turchia, Libia, Cipro, Egitto,

Algeria e altre hanno già presentato la loro proposta di ZEE alcune anche in modo unilaterale ed altre includendo porzioni di mare spettanti ad altri paesi. Anche la dimensione adriatica può prendere derive complesse per svariate motivazioni come la realizzazione di un corridoio per le acque slovene chiuse tra quelle italiane e croate. È bene tener presente la possibilità di ingerenza di potenze mondiali terze che grazie ai cospicui investimenti in nazioni rivierasche possano in qualche modo incidere sugli accordi. Infondo come ebbe a sostenere Ottone von Bismark chi ha la borsa di una nazione ne possiede il controllo. Anche il caso algerino è ebbro di complessità poiché il governo di Algeri ha istituito la sua ZEE facendola giungere fino alla costa sud occidentale della Sardegna. Anche la ZEE turco-libica presenta nel suo complesso criticità e complessità non facilmente sanabili senza una vera e profonda azione diplomatica e politica. Dulcis in fundo la complicata ed annosa questione con Malta. In sintesi la legge sulla

ZEE italiana deve essere accolta con grande giubilo, ma solo nella profonda consapevolezza che questo è un primo passo verso un più complesso e articolato lavoro che potrà portare i suoi frutti solo liberando quelle energie economiche, politiche e di competenza marittima indispensabili per il futuro nazionale. Bisognerà creare un pensiero navale di Sea Power, ampliare il suo apparato militare e mercantile, potenziare i collegamenti tra il nord e il sud della penisola e da e per l'Europa, sviluppare strategie economiche e politiche per il rilancio nazionale non solo in ambito mediterraneo, ma anche internazionale. Questa legge potrebbe dare quella spinta necessaria per una nuova era per la nostra penisola che potrebbe risorgere come araba fenice o risultare l'ennesimo provvedimento legislativo realizzato tanto per fare. Come sostiene Napoleone posso perdere una battaglia, ma non perderò mai un minuto, ebbene e giunto finalmente il momento di non perdere più tempo.

Alessandro Mazzetti

Tra acquisizioni e nuovi ordini estate intensa per Fincantieri



Si va verso la fine della pandemia (scongiori di obbligo) e il leader della contieristica europea conosce una fase di intensa attività tra nuove acquisizioni ed importanti ordini che la pongono tra i protagonisti di questo ricco e strategico settore industriale.

Fincantieri SI, controllata di Fincantieri leader nell'ambito dell'integrazione di sistemi di propulsione elettrica e di impianti elettromeccanici complessi nel segmento marino (cold ironing) e terrestre, e Faist Electronics, controllata di Faist Group specializzata nello sviluppo e fornitura di sistemi completi di accumulo di energia elettrica inclusi dispositivi elettronici di controllo e di potenza, hanno costituito la joint venture Power4Future, dedicata alla produzione di batterie al litio, altamente strategiche in molteplici settori industriali e considerate fonte di vantaggio competitivo per le aziende e i Paesi che ne detengono la tecnologia.

Le batterie prodotte da Power4Future daranno inoltre un importante contributo per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del Paese, alla base dell'attuale Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che ha

definito specifici obiettivi e priorità per rendere i porti italiani e, più in generale, i trasporti più verdi.

La collaborazione industriale prevede la realizzazione di un sito per la produzione di batterie, per poi curare la progettazione, l'assemblaggio, la commercializzazione e i servizi di post vendita relativi a moduli e gruppi batteria, inclusi dispositivi di controllo quali il battery management system (BMS) e i sistemi ausiliari (tra cui il quello antincendio e di condizionamento per i sistemi stazionari completi): la produzione prevista cumulata è di oltre 2 GWh in 5 anni.

Gianfranco Natali, Presidente e fondatore del Gruppo FAIST, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di questa collaborazione con Fincantieri, simbolo dell'eccellenza cantieristica italiana e non solo". Natali ha aggiunto: "Per un'energia "verde", le batterie ed i sistemi di accumulo agli ioni di litio saranno il nuovo "serbatoio di carburante" per la mobilità marittima e terrestre del futuro. È con questa visione che insieme a Fincantieri abbiamo creato Power4Future, un nome che lascia trasparire il nostro impegno con le future generazioni per dare il maggior contributo per un fu-

turo totalmente "green". Noi di Faist vediamo nella nuova realtà produttiva Power4Future una convergenza di esperienze e conoscenze tecnologiche uniche nel panorama internazionale, che garantiranno una leadership di sicuro successo nella realizzazione di batterie e sistemi di energy storage agli ioni di litio per varie applicazioni".

Perfezionata l'acquisizione di Inso
È stata perfezionata l'acquisizione del principale ramo d'azienda che fa capo a INSO – Sistemi per le Infrastrutture Sociali S.p.A., e della sua controllata SOF, già parte del gruppo Condotte, e ora ne detiene il controllo sotto la NewCo "FINSO – Fincantieri Infrastrutture Sociali".

Al capitale della nuova società partecipano la stessa azienda con il 90% delle azioni e Sviluppo Imprese Centro Italia SGR S.p.A. ("SICI") per la restante quota.

INSO, fondata negli anni '60 e parte del gruppo Condotte dal 2012, è specializzata nello sviluppo di progetti di costruzione e fornitura di tecnologie nei settori della sanità, dell'industria e del terziario. Con un'esperienza maturata con realizzazioni in più di 20 paesi nel mondo, la società attualmente vanta



nel proprio portafoglio importanti commesse sia in Italia che all'estero.

Le aree di attività in cui opera sono la costruzione, come general contractor per la realizzazione di infrastrutture per la sanità e altri settori; le concessioni e la gestione, in cui opera direttamente o tramite la controllata SOF svolgendo servizi di facility management; la fornitura di strumentazione, come system integrator nella fornitura di apparecchiature e tecnologie medicali.

8 unità per la marina indonesiana
Il Gruppo italiano e il Ministero della Difesa dell'Indonesia, hanno firmato un contratto per la fornitura di 6 fregate classe FREMM, l'ammodernamento e la vendita di 2 fregate classe Maestrale, e il relativo supporto logistico.

Questo ordine rappresenta un successo per Fincantieri e per il Paese, che si è dotato di una flotta di 10 navi multifunzione FREMM. L'accordo assume inoltre estrema rilevanza nell'ottica di rafforzamento della collaborazione tra due Paesi in un'area strategica del Pacifico.

Fincantieri ricoprirà il ruolo di prime contractor per l'intero programma. La costruzione delle fregate assicurerà notevoli ricadute occupazionali per diversi stabilimenti italiani del Gruppo nei prossimi anni, ma anche per altre società del settore, in particolare Leonardo che fornirà il sistema di combattimento, e numerose piccole e medie imprese nazionali, e vedrà la collaborazione del cantiere locale di PT-PAL (isola di Giava). L'ammodernamento delle due unità classe Maestrale, che Fincantieri acquisirà dalla Marina Mili-

tare una volta che saranno dismesse, sarà anch'esso realizzato in Italia.

Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: "L'acquisizione di un ordine di tale portata consente a Fincantieri di assumere anche la leadership globale nel settore delle navi di superficie, ed è la conferma del primato tecnologico di un progetto ritenuto ancora una volta il più innovativo sul mercato che, tra ordini e opzioni, ha portato a 20 navi per diverse Marine straniere. Questo programma ha una rilevanza strategica straordinaria, sia per il ritorno economico per il nostro Paese e per la filiera della difesa italiana, sia perché assicura a Fincantieri un forte posizionamento nell'area, aprendo di fatto la strada per la finalizzazione di ulteriori importanti trattative per altri programmi in fase di discussione anche nel settore civile". Bono ha concluso: "Voglio infine rivolgere un riconoscimento alla nostra Marina, che ha contribuito in maniera determinante a realizzare assieme all'industria del Paese una nave apprezzata in tutto il mondo e che soddisfa in pieno le proprie esigenze operative".

Tripla evento per il Qatar
Si è svolto presso lo stabilimento di Muggiano (La Spezia) il varo tecnico del pattugliatore (OPV – Offshore Patrol Vessel) "Sheraouh", seconda unità della classe OPV, commissionata a Fincantieri dal Ministero della Difesa del Qatar nell'ambito del programma di acquisizione navale nazionale, che vale quasi 4 miliardi di euro e, oltre ai 2 OPV, entrambi in consegna nel 2022, prevede la fornitura di 4 corvette della

lunghezza di oltre 100 metri e una nave anfibia (LPD – Landing Platform Dock).

Il varo, avvenuto in forma privata e nella piena osservanza di tutte le prescrizioni sanitarie vigenti, è stato preceduto da altri due eventi per la Marina del Qatar, trasmessi rispettivamente da La Spezia e Riva Trigoso: l'inaugurazione del Training Center "Halul 1", in cui si svolgerà l'addestramento on the job per gli equipaggi della Marina del Qatar, e il taglio della prima lamiera dell'unità anfibia LPD.

Erano presenti, tra gli altri, il Major General (Pilot) Hamad bin Mubarak Al-Dawai Al-Nabit, Commander dell'Emiri Air Defense Forces, il Brig. Jaleel Khalid Al Ruwaili, Director of the Directorate of Education and Courses del Qatar, l'Ammiraglio di Squadra Enrico Credendino, Comandante delle Scuole della Marina Militare Italiana, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, e Giuseppe Giordo, Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri.

Il pattugliatore "Sheraouh", al pari del gemello "Musherib" varato nel settembre 2020, è stato progettato in accordo al regolamento RINAMIL for Fast Patrol Vessel (FPV) e sarà un'unità altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dal pattugliamento, al ruolo di nave combattente. Ha una lunghezza di circa 63 metri, una larghezza di 9,2 metri, una velocità massima di 30 nodi, e potrà ospitare a bordo 38 persone di equipaggio.

Paola Martino

Demanio marittimo nei porti della Regione Campania

L'approvazione del Collegato alla Legge di stabilità 2021 della Regione Campania (Legge regionale 29 dicembre 2020, n. 38 pubblicata sul B.U.R.C. n. 250/2020 - "Misure per l'attuazione degli obiettivi fissati dal DEFR 2021-2023" introduce un'importante novità per la portualità regionale. Infatti, è stata introdotta la norma che trasferisce le funzioni amministrative di gestione dei porti regionali ai Comuni. In questo modo le funzioni amministrative relative al rilascio delle concessioni dei beni del demanio marittimo nei porti di rilevanza regionale e interregionale vengono trasferite così ai Comuni nel cui territorio rientrano i predetti ambiti portuali.

Il Collegato Stabilità ha infatti aggiunto un articolo rubricato "Conferimento di funzioni in materia di concessioni demaniali marittime nei porti di rilievo regionale ed interregionale".

Vediamo da vicino quelli che sono i punti precipi della norma.

Il comma 1 recita "Le funzioni amministrative relative al rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo nei porti di rilevanza regionale ed interregionale sono conferite ai Comuni nel cui territorio rientrano i predetti ambiti portuali" ed il comma 2 specifica che "Le concessioni di cui al comma 1 sono quelle ricadenti nei porti, specifiche aree portuali e approdi di rilevanza economica regionale ed interregionale, individuati con delibera della Giunta regionale.

Nel comma 4 si precisa che "Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la Regione provvede al trasferimento degli atti ai Comuni" e nel comma 8 che "Gli atti relativi alla delimitazione dei confini degli ambiti portuali e alla disciplina dell'uso e delle destinazioni delle aree e delle pertinenze demaniali marittime comprese negli ambiti portuali (...) sono adottati dai Comuni (...) d'intesa con le competenti strutture regionali, nonché le Autorità marittime e gli altri soggetti istituzionali interessati".

L'articolo richiama il DEFR (Documento di Economia e Finanza Regione Campania) 2021-2023 che, a sua volta richiama il Decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, recante "Disposizioni in materia di armonizzazione dei

sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42 nonché la legge regionale 28 marzo 2002 n. 3 (Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania).

Ad avviso dello scrivente il disposto normativo non è privo di criticità dal punto di vista della compatibilità con il diritto costituzionale e, di conseguenza, desta tante perplessità.

Infatti i commi 1, 2 e 4 appaiono in contrasto con l'art. 105, comma 2 lett. l) Decreto Legislativo n. 112/98, modificato dall'art. 9 legge n. 88 del 2001, che hanno attribuito dal 1 gennaio 2002 alle Regioni le funzioni amministrative in materia di reti, impianti e servizi marittimi, ivi compresi i porti di rilievo regionale ed interregionale e con il combinato disposto degli artt. 40, 41 e 42, Decreto Legislativo n. 96/1999 secondo cui i Comuni esercitano le funzioni amministrative sul demanio marittimo, ad eccezione degli ambiti rientranti nei porti di rilevanza regionale ed interregionale.

I porti di rilievo regionale ed interregionale furono successivamente individuati in Campania con delibera di Giunta regionale n. 1047/2008 pubblicata sul BURC n. 27/2008.

La legge statale aveva dunque conferito alle Regioni a Statuto ordinario le funzioni relative alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di bonifica, manutenzione e costruzione dei porti di rilievo regionale ed interregionale e delle opere al servizio dell'Autorità portuale. Le Regioni sono subentrate allo Stato nel rilascio delle concessioni di beni del demanio marittimo per scopi diversi dall'approvvigionamento di fonti di energia", eccezione fatta per i "porti e le aree di interesse nazionale", individuati dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21/12/1995.

La normativa richiamata dispone altresì che le Regioni e gli Enti locali si avvalgano delle Capitanerie di Porto per quel che riguarda la pesca marittima e il diporto.

Riguardo al delicato tema di ripar-



to di attribuzioni conferite a Regioni e Comuni si era espresso contro il conferimento a questi ultimi la sentenza del T.A.R. Campania Salerno, Sez. II, 23 settembre 2013, n. 1900 inerente il ricorso presentato dalla Regione Campania contro il Comune di Pollica che è stata puntualmente confermata – in appello, anche da quella del Consiglio di Stato 5 giugno 2015, n. 2771.

I principi affermati dalle due pronunce sono: "1. La Riforma del Titolo V della parte seconda della Costituzione ha previsto, da un lato, l'attribuzione alle regioni della competenza legislativa concorrente in materia di "porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione" (art. 117, terzo comma, della Costituzione); 2. Il riparto delle competenze operato dall'art. 105 d. lgs n. 112/98, modificato dall'art. 9 legge n. 88 del 2001, prevede che siano conferite alle Regioni le funzioni amministra-

tive inerenti "al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna e del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia", precisando, altresì, che "tale conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale..." aggiungendosi che "nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale il conferimento decorre dal 1 gennaio 2002"; 3. Nella Regione Campania, con la legge regionale 28 marzo 2002 n. 3 è stato disciplinato il riparto di funzioni tra i vari livelli di governo del territorio e con l'art. 6 è stato previsto che alla Regione spettano "le funzioni amministrative in materia di porti di rilievo regionale ed interregionale", siano essi turistici o

commerciali, con la precisazione che individuazione dei "porti turistici", giusta indicazione emergente dal parere n. 767/2002 del Consiglio di Stato, può essere effettuata prescindendo da ogni attività di classificazione o catalogazione dei porti (Corte cost. sentenza n. 90 del 2006).

Relativamente al comma 8 dell'Articolo Aggiuntivo esso va a distorcere il principio di cui all'art. 5, L. n. 84/1994, che attribuisce alle Regioni relativamente ai porti di interesse regionale ed interregionale funzioni amministrative concernenti l'adozione dei piani regolatori portuali regionali tra i quali rientra la delimitazione dei confini e la disciplina degli usi e destinazioni delle relative aree.

Ci troviamo di fronte ad una norma che rischia di generare conflitti di interessi, poiché forti sono i dubbi sull'applicabilità subiecta materia del principio

di sussidiarietà che peraltro, ha riscontrato - come osservato - pronunce in senso contrario da parte della giurisprudenza amministrativa.

Paradossalmente in un porto (di rilevanza regionale o interregionale) il Comune, attraverso l'attribuzione di questi "poteri" risulterebbe: a) competente a rilasciare concessioni demaniali marittime; b) autorizzato a regolamentare delimitazione e confini; c) può essere destinatario di concessione demaniale marittima nonché affidarla a terzi da una posizione politicamente privilegiata; d) può concorrere con i privati per l'attribuzione di un'area demaniale in posizione di supremazia per effetto della subdelega regionale.

Quali tutele per i concessionari e gli aspiranti tali di fronte a questo nuovo quadro giuridico-amministrativo?

Avv. Alfonso Mignone



Riforma della Giustizia civile contro i processi lumaca

Per accelerare i tempi della giustizia occorre investire sugli strumenti ADR (alternative dispute resolution). «Arbitrato e mediazione sono la strada più rapida per ridurre i tempi dei processi civili e contribuire a un concreto rilancio del Paese». L'appello arriva dalla Camera Arbitrale Internazionale, l'associazione più importante in Italia tra le Camere Arbitrali private che opera su tutto il territorio nazionale con una rete di oltre 800 giudici arbitri. Nel momento in cui il Governo sta affrontando l'attesa riforma della Giustizia, l'invito è ad «agevolare il ricorso agli strumenti ADR, anche con l'introduzione di concreti incentivi fiscali, l'ampliamento delle materie obbligatorie di mediazione, negoziazione assistita e arbitrato, e un maggiore utilizzo della procedura arbitrale», afferma Rocco Guerriero, presidente nazionale della Camera Arbitrale Internazionale. «Occorre puntare anche su un'operazione culturale per una maggior sensibilizzazione verso l'uso di questo strumento, in particolare modo per le controversie di valore medio-basso. Questo porterebbe un impatto immediato e concreto: nella mediazione gli accordi raggiunti dopo il primo incontro tra le parti sfiorano il 50% dei casi, per arrivare a punte del 65% in materie come locazioni, successioni, usucapioni».

A fronte di una durata media di una causa civile di 7 anni in Italia, l'arbitrato ha ben altri punti di riferimento. «Per legge, il limite indicato è di 240 giorni, quindi circa 8 mesi, per arrivare a un lodo, provvedimento che ha i medesimi effetti di una sentenza pronunciata dall'autorità giudiziaria», sottolinea il presidente della Camera Arbitrale Internazionale. «Questo indica non sola-



Rocco Guerriero

mente la potenzialità dello strumento, ma anche l'importante ruolo che potrebbe giocare in un processo di velocizzazione della Giustizia civile».

In gioco non c'è solamente il futuro del comparto giustizia, ma la credibilità del Paese. È stato infatti il Presidente del Consiglio, Mario Draghi, nel suo intervento alla Camera dei Deputati del 26 aprile scorso, a ricordare che il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) non deve essere inteso semplicemente come "un insieme di progetti, di numeri, obiettivi, scadenze", ma soprattutto come un insieme di programmi nei quali c'è in gioco il "destino del Paese". E questo destino passa soprattutto da una riforma organica della Giustizia la cui attuale inefficienza rappresenta un danno per le famiglie, per le imprese e in generale per il Paese tutto. Sia in termini di PIL (la "giustizia lumaca" vale quasi 1 punto di PIL all'anno), sia in termini di attrattiva internazionale, in quanto proprio la

lentezza dei processi, insieme con una tassazione elevata e un'eccessiva burocratizzazione, frena gli investimenti stranieri in Italia.

«Con soddisfazione prendiamo atto del fatto che una delle tre dorsali cui si vuole articolare la riforma del processo civile sia rappresentata dalla valorizzazione degli strumenti alternativi per la risoluzione delle controversie i quali, in una cultura giuridica moderna, possono rappresentare gli unici validi alleati per il raggiungimento di una giustizia efficiente, rapida, credibile e altamente specialistica», aggiunge Guerriero. «Interventi strutturali sull'organizzazione degli uffici giudiziari, sugli investimenti funzionali e sulle carenze di organico, per quanto necessari, avrebbero effetto solamente nel lungo termine. Gli oltre 3 milioni di procedimenti civili pendenti (ai quali se ne aggiungeranno altri per le controversie sorte durante la pandemia) non possono essere risolti con interventi strutturali, ma solamente accelerando e agevolando gli strumenti dell'arbitrato e della mediazione».

Per la Camera Arbitrale Internazionale, la strada di riforma intrapresa è corretta. Conclude: «È necessario però maggior coraggio in materia di arbitrato; uno strumento che potrebbe garantire una giustizia efficiente e contribuire al rilancio del nostro Paese».

La Camera Arbitrale Internazionale è la più importante Camera Arbitrale privata italiana. In 10 anni di attività, ha sottoscritto più di 30 mila clausole compromissorie. Collaborano con l'associazione oltre 800 giudici arbitri scelti tra avvocati, docenti universitari, magistrati in quiescenza e professionisti del settore tecnico, contabile, medico.

Francesco S. Salieri



Assormeggi Italia, colmato un vuoto rappresentativo

In poco più di due mesi Assormeggi Italia è riuscita a mettere insieme un network di una cinquantina di PMI coinvolte nel settore della nautica da diporto facendo emergere un vuoto rappresentativo rispetto al comparto delle grandi imprese tradizionalmente riunite nelle sigle storiche. Ne parliamo con il presidente, **Angelo Siclari**, alle prese con un giro d'Italia per la promozione dell'attiva della neo associazione sul territorio.

Qual è l'obiettivo principale di Assormeggi Italia?

La nostra sigla aggrega le piccole e medie imprese della nautica come gli approdi, punti di ormeggio, pontili e strutture di ricovero imbarcazioni, charter, noleggio e locazione. Un settore che produce ricchezza per i territori e contribuisce alla determinazione del Pil turistico del paese. L'obiettivo è fornire assistenza a queste imprese colmando un vuoto di rappresentanza che dall'attuale giro per l'Italia che stiamo compiendo ha fatto emergere in modo forte.

Che tipo di assistenza fornirete agli associati?

Puntiamo ad affiancare le PMI del comparto sotto l'aspetto tecnico, giuridico ed amministrativo attraverso uno staff di professionisti del settore. C'è una forte necessità di azione sia collettiva sia riferita alla singola realtà territoriale verso il riconoscimento e la valorizzazione delle specificità professionali e commerciali. Allo stesso tempo ci poniamo come interlocutore presso le istituzioni centrali e locali per l'implementazione delle politiche specifiche di un settore che non ha ancora espresso



Angelo Siclari

tutte le sue potenzialità.

Qual è stata l'accoglienza in questo vostro personale giro d'Italia?

La sensazione è che c'era un grande bisogno di un'iniziativa orientata verso le esigenze delle PMI. Per fare associazione non è sufficiente solo trovare le persone disponibili a fare la squadra, ma è fondamentale trovare quelle preparate, con esperienza lavorativa nel settore ma soprattutto che abbiano passione e la voglia di trasmettere ad altri i trucchi del mestiere. Credo che siamo riusciti a fra passare il messag-

gio: ad oggi siamo riusciti ad attrarre realtà della Liguria, della Campania, in particolare della Penisola Sorrentina e del Cilento, della Calabria, della Toscana e della Puglia. L'auspicio è vedere crescere la nostra famiglia per essere punto di riferimento per un cluster che riesce a creare ricchezza, valorizzazione del territorio e soprattutto lavoro.

Su quali problematiche state concentrando particolarmente l'attenzione?

Un punto dirimente è costituito dalle ricadute della Direttiva Bolkestein applicata, nel caso delle attività turistiche ricreative, in modo difforme dalle previsioni originarie della stessa normativa. Lo stesso padre della Direttiva qualche anno fa evidenzia come tali tipi di concessioni non rientrassero nel quadro interpretativo della misura europea, destinata alla regolamentazione dei servizi e non dei beni. Tra l'altro, a complicare le cose, vi sono le differenti interpretazioni da parte di alcuni comuni della Legge n° 145/2018 che invece proroga le licenze demaniali al 2033. Alcuni comuni, in particolare in Campania e Calabria, appellandosi alle norme anti-Covid ha ridotto la durata delle proroghe a soli uno-due anni. Ma in questo modo si impedisce qualsiasi sforzo da parte delle imprese di investire e crescere. Senza certezze per il futuro diventa impossibile operare. Soprattutto per realtà spesso a conduzione familiare che agendo attivamente sul territorio sono diventate delle vere eccellenze, tanto da essere apprezzate in tutto il mondo.

Giovanni Grande



Rete ferroviaria italiana futuro a levitazione magnetica

Far viaggiare i treni ad una velocità quasi doppia rispetto a quella attuale, senza modificare le caratteristiche principali delle linee ferroviarie. È un miracolo? Una pura ipotesi di scuola? No, è un'ipotesi che Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) e Nevomo hanno deciso di analizzare e testare fino a verificarne l'effettiva realizzabilità.

La tecnologia si chiama magrail e punta a sovrapporre i sistemi per la levitazione magnetica all'infrastruttura esistente. Per studiare le potenzialità di questo sistema di trasporto è stato firmato il 18 giugno scorso un Memorandum of Understanding da Vera Fiorani, Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di RFI, e Przemyslaw Paczek, CEO della società tecnologica polacco-svizzera Nevomo.

L'accordo ha l'obiettivo di verificare la fattibilità tecnica ed economica della nuova tecnologia, oltre che la reale possibilità di far coesistere il sistema ferroviario tradizionale e quello magnetico. Magrail, infatti, si pone come un nuovo sistema di trasporto a levitazione magnetica integrato alle linee ferroviarie regionali e alta velocità esistenti, evitando così pesanti interventi sulle opere civili e i relativi investimenti. Dal punto di vista tecnico, il sistema magrail punta a consentire il passaggio sulla stessa linea sia dei treni convenzionali sia dei nuovi veicoli a levitazione

magnetica. Questi ultimi, sfruttando la nuova tecnologia, potranno beneficiare di un aumento della velocità che, secondo le ipotesi allo studio, potrebbero arrivare fino al 75% in più rispetto a quella attuale.

In parallelo, le due aziende chiederanno un finanziamento all'Unione Europea per la realizzazione di un vero e proprio progetto pilota magrail sul circuito di prova di proprietà di RFI a Bologna San Donato. Questa sarà l'ultima fase dei test, che dovrebbe innescare i processi di certificazione e omologazione necessari per consentire l'imple-

mentazione commerciale della tecnologia.

Questa collaborazione con Nevomo è coerente alla strategia di RFI che guarda con attenzione alle sfide future, senza distogliere l'attenzione da quelle attuali. Oltre a lavorare per garantire i più elevati standard di efficienza e sicurezza su tutta la rete nazionale e a porsi in prima linea per connettere ancora di più l'Italia grazie alle risorse del PNRR e dei Fondi nazionali, RFI non trascura di sondare le possibili nuove frontiere della mobilità sulle infrastrutture ferroviarie.

Stazioni accessibili e integrate con il territorio

Rete Ferroviaria Italiana si è aggiudicata il premio "Smart Mobility 2021" della Conferenza Esri Italia 2021, grazie al progetto "Utilizzo della piattaforma Esri per l'analisi dell'accessibilità in stazione". Il progetto ha l'obiettivo di rendere le stazioni italiane facilmente accessibili e integrate con il contesto urbano, grazie all'analisi dei dati del territorio circostante. L'uso di tecnologie all'avanguardia e l'adozione di metodologie che si basano su modelli digitali condivisi, sono fondamentali nel processo di progettazione, riqualificazione e gestione delle stazioni. Un processo che deve tener conto delle caratteristiche del territorio e dei servizi

locali.

RFI è attualmente impegnata in un processo di trasformazione delle stazioni ferroviarie in veri e propri nodi di mobilità integrata e sostenibile. Obiettivo è il potenziamento delle connessioni tra le stazioni e il sistema di mobilità urbana, anche attraverso il riassetto delle aree esterne per migliorare l'accessibilità e la vivibilità degli spazi pubblici. Le stazioni non sono più un luogo di transito dove iniziare o terminare un viaggio, ma sviluppano il duplice ruolo di nodo intermodale e di polo di servizi, sono integrate nell'ecosistema urbano e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori.

Savona, rifacimenti dei piazzali

Sono stati consegnati i lavori di rifacimento dei piazzali del bacino portuale di Savona, che erano stati danneggiati dalla mareggiata dell'ottobre 2018, evento che aveva deteriorato anche la zona del Molo delle Casse dove sono collocati i depositi costieri e per il cui ripristino sono stati recentemente ultimati i lavori di rifacimento di pavimentazione e dei sottoservizi consentendo a quelle aree di tornare alla piena operatività. Il cantiere avrà durata di un anno (costo 3,5 milioni di euro) e prevede la realizzazione di due vasche per il trattamento di prima pioggia dei piazzali, il rifacimento ex novo di tutti i sottoservizi di piazzale e una nuova dorsale antincendio per garantire la massima efficienza e sicurezza in caso di eventuali incidenti, così come era stato richiesto a seguito dell'incendio che aveva interessato il piazzale di Savona Terminal Auto, sempre nel 2018 e distrutto le auto presenti. Completerà l'intervento il ripristino completo di tutte le pavimentazioni asfaltate con conglomerato bituminoso specifico per i carichi dei piazzali portuali.

Un commissario per la viabilità a Savona

Nell'elenco di 44 opere inviato dal MIMS alle Camere per il parere delle Commissioni parlamentari figura un progetto di viabilità che riguarda da vicino il porto di Savona. Il progetto "Viabilità di accesso all'Hub portuale di Savona", di cui è stato nominato commissario l'Ing. Matteo Castiglioni direttore operation e coordinamento territoriale di Anas, prevede il prolungamento della Variante della S.S.1 Aurelia (Aurelia bis) oltre lo svincolo di C.so Ricci, denominato "Svincolo Letimbro", fino a riallacciarsi più a sud a via Stalingrado, in corrispondenza del fascio binari della ferrovia Genova-Ventimiglia. La lunghezza complessiva sarà di circa 2940 metri, di cui 2690 si svilupperanno all'interno della galleria "Madonna degli Angeli". La finalità dell'intervento è quella di realizzare una variante a quella che percorre l'attuale abitato, disegnando una carreggiata che permetta una migliore percorribilità per i mezzi di trasporto diretti verso il porto, evitando quindi il transito all'interno dei comuni di Albisola Superiore e Albissola Marina. L'opera fa parte di un ampio progetto infrastrutturale del valore di 143 milioni di euro già in parte realizzato o in fase di realizzazione, che consente di connettere gli scali di Savona e Vado Ligure con il sistema autostradale. L'intervento rappresenta, oltre al quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia sulla linea ferroviaria Milano-Genova e al potenziamento della linea Tortona-Voghera, un tassello fondamentale per completare il mosaico del corridoio TEN-T Genova Rotterdam.

A Prà prima portacontainer GNL

La CMA CGM Iguacu è la prima portacontainer alimentata a Gas Naturale Liquefatto (GNL) a scalare un porto italiano attraccando al terminal PSA Prà. L'utilizzo del GNL è un passo avanti nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale del traffico marittimo perché non solo permette di azzerare le emissioni degli ossidi di zolfo e dei particolari, ma anche di ridurre considerevolmente sia le emissioni di ossidi di azoto che di anidride carbonica (CO₂, -30%) rispetto alla navigazione con i tradizionali combustibili fossili liquidi. La portacontainer CMA CGM Iguacu è una nave

"green" di ultima generazione, dalla stazza di oltre 150 mila tonnellate (14.812 TEU) e larga più di 50 metri, dotata di un motore principale a due tempi di tipo "Dual Fuel" che le permette di essere alimentata indifferente con GNL o con bio-combustibili liquidi.

Genova, riassetto area riparazioni navali

Con il completamento del riassetto concessorio, i capannoni situati nella parte industriale del Porto di Genova, formalmente consegnati ai concessionari Amico & CO. Srl, Ferrigor Porto Srl, Gennaro Srl, Lagomarsino Anielli Srl e Naval Diesel Srl, entrano da ora nella piena operatività. Si tratta del raggruppamento di capannoni a levante del Distretto Industriale delle Riparazioni Navali, realizzati per una parte agli inizi degli anni Duemila e successivamente ampliati con la realizzazione di ulteriori nove moduli, che prevedono sostanzialmente una zona operativa a piano terra, mentre nei livelli superiori includono locali di servizio e accessori per le altre attività, quali spogliatoi, locali direzionali con uffici singoli e open space. I capannoni, in origine destinati soltanto per attività di deposito e stoccaggio materiale, in considerazione dell'avvenuta consegna anticipata dopo l'assenso della Commissione Collaudo, possono ora essere utilizzati per lo svolgimento dell'attività di impresa propria dei concessionari del settore riparazioni navali. A breve troverà conclusione anche il procedimento comparativo in corso relativamente ai rimanenti ulteriori due moduli e mezzo (anche in questo caso verranno prima consegnati per mero deposito e, una volta eseguiti i lavori di impiantistica e ottenuta l'anticipata consegna, per svolgimento attività di impresa). Il riassetto dell'area delle riparazioni navali nel porto di Genova, attesa da anni, permette di rafforzare un settore estremamente importante come quello della cantieristica navale. Sono infatti 222 in totale gli addetti delle 5 aziende concessionarie: 70 per Amico & CO. Srl, 15 di Ferrigor Porto Srl, 50 Gennaro Srl, 75 di Lagomarsino Anielli Srl; 12 di Naval Diesel Srl. Il totale di addetti specializzati che operano nelle oltre 80 aziende comprese nell'area demaniale tra Calata Gadda e la zona adiacente alla Fiera del Mare che svolgono attività di costruzione, riparazione, allestimento e demolizione di navi nonché refitting di mega yacht sono attualmente 1700 diretti a cui si sommano i 1000 indiretti. L'Italia, secondo esportatore al mondo dopo gli USA, è leader nel segmento del lusso e la Liguria, in particolare la città di Genova, rappresentano un'eccellenza nel panorama internazionale. L'industria della nautica si pone come il settore con maggiori prospettive di crescita, sia sotto il profilo economico che occupazionale: nel 2018 il comparto della nautica da diporto ha segnato un +14,2% rispetto al 2017, a fronte di una crescita del 3,2% nel comparto manifatturiero. Il tessuto del distretto industriale del porto di Genova si caratterizza inoltre per l'ampia gamma di specializzazioni che consentono alle navi e ai mega yacht di usufruire, con carattere di immediatezza, di tutti gli interventi che le stesse necessitano.

La Spezia, nuova caserma Vigili del Fuoco

Presto i Vigili del Fuoco potranno usufruire della nuova caserma in porto che sostituirà la vecchia sede sul Molo Garibaldi a La Spezia. Si tratta di un fabbricato su due livelli con accesso alla banchina che verrà realizzato in calata Malaspina, all'interno del primo bacino portuale del porto della

Spezia. Il nuovo edificio avrà una superficie coperta di 587,21 m² e sarà costituito da due corpi indipendenti, in cui saranno ospitate varie attività e servizi. Al piano terra è prevista l'ubicazione dell'autorimessa, il deposito materiale nautico, l'equipaggiamento, il locale lavaggio/deposito mute, il magazzino, il locale ricarica bombole, e la centrale termica oltre ai servizi. Al piano rialzato saranno ubicati l'atrio, la sala operativa, la sala mensa, la cucina, la dispensa, lo spogliatoio, i servizi igienici e la sala lavastoviglie. Le funzioni e l'organizzazione degli spazi interni all'edificio sono il frutto di un confronto tecnico con i Vigili del Fuoco, che si è svolto nella fase di progettazione allo scopo di soddisfare al meglio le esigenze organizzative e operative del Corpo. Lo spostamento di sede dei Vigili del Fuoco consentirà di recuperare gli spazi occupati dall'attuale caserma sul molo Garibaldi e destinarli ad altri scopi, in attuazione di un processo di riorganizzazione e razionalizzazione delle funzioni portuali avviato dall'AdSP. L'importo contrattuale è di € 1.798.630,61, pari ad un ribasso del 24,37% sul prezzo a base d'asta, più gli oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza non soggetti a ribasso pari ad € 95.989,02.

Patto per il porto di Massa Carrara

Firmato l'accordo fra AdSP del Mar Ligure Orientale, Organizzazioni sindacali confederali CGIL, CISL e UIL e Confindustria per il porto di Massa Carrara. L'intesa, una vera alleanza porto-industria, vuole spingere ogni uso "economico" del mare (itticoltura, traffico commerciale, cantieristica, servizi turistici, ricerca e tutela ambientale, attività ricreative e sportive) verso un progetto condiviso di nuovo sviluppo industriale: 1) la creazione dei presupposti, logistici ed ambientali per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti industriali, nelle aree del Consorzio Z.I.A.; 2) l'istituzione della Zona Logistica Semplificata, 3) l'accordo stipulato lo scorso dicembre fra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana, Comune di Carrara, Adsp e fondo F2I per commesse di lungo periodo; 4) la collaborazione fra Adsp, terminalisti e imprese ferroviarie finalizzata ad investire sull'intermodalità per incrementare l'utilizzo dello scalo merci di Massa e per verificare, nel quadro dello sviluppo della "Pontremolese", l'inserimento del porto, come parte di un sistema portuale "core", nel corridoio europeo Tirreno-Brennero. Tutte queste attività fanno parte della sfida della ripresa e della resilienza che, per essere vinta, deve contenere, oltre l'utilizzo massivo di energie rinnovabili per l'abbattimento delle emissioni di CO₂ e la digitalizzazione delle procedure amministrative, gli elementi organizzativi e di formazione del personale, economici, sociali e politici necessari per assicurare che il porto possa garantire il pieno sviluppo di tutte quelle attività cantieristiche del retroporto e che necessitano, per potersi sviluppare, di un adeguato accesso al mare. Il nuovo Piano Regolatore Portuale diventa così uno strumento prezioso ed un'occasione per rispondere alle esigenze del territorio, consentendo lo svolgimento di tutte le attività prettamente portuali, separando le aree ed assicurando un accesso al mare adeguato per i cantieri del retroporto. I già previsti interventi di riqualificazione del "water-front", assicureranno una mitigazione degli effetti negativi del porto sulla città. In particolare, fermo restando l'intesa con tutti gli Enti competenti, l'ADSP si impegna a finanziare e realizzare una strutturale campagna di ripasci-

mento del litorale utilizzando a tal fine il materiale dragato dal porto ed altro che fosse eventualmente indicato dagli enti competenti.

La Spezia, pescaggio a meno 14 metri

La Commissione Accosti del porto della Spezia ha deciso di aumentare i pescaggi delle navi che scalano il Molo Fornelli Est del porto mercantile della Spezia fino a 14 metri. Ciò a seguito all'analisi dei risultati di specifiche simulazioni di manovra. Attualmente, il pescaggio massimo operativo è di 13,70. A seguito del programma di dragaggio eseguito dall'AdSP, e passando il pescaggio a meno 14,00, La Spezia Container Terminal è ora in grado di offrire vantaggiose condizioni di accosto che apporteranno ulteriori benefici ai propri clienti, aumentando in modo significativo l'appetibilità del porto della Spezia e relativo aumento di traffici. Infatti, l'aumento di 30 cm sul pescaggio implica la possibilità per le navi di trasportare ulteriore carico a bordo. Si tratta di un valore aggiunto non solo per i clienti che impiegano navi lungo la rotta Asia Mediterraneo (queste ultime sono solite attraccare lungo la banchina del Fornelli Est), ma anche per tutte le unità che scalano LSCT coinvolte su altre rotte transoceaniche. Oggi, sulla rotta Asia Mediterraneo, le navi impiegate hanno capacità nominali che variano dai 14,000 a 15,000 TEU, ed è intenzione di alcuni consorzi armatoriali aumentare fino a 16,000 TEU. L'incremento del pescaggio è dunque presupposto determinante per soddisfare la crescente domanda del mercato. Vi sarà anche un beneficio dal punto di vista della sicurezza, potendo disporre di un maggiore spazio d'acqua tra la chiglia e il fondale. Sono stati per ora esclusi ulteriori incrementi di pescaggio, in considerazione dell'attuale morfologia dei fondali. Questa possibilità verrà affrontata una volta eseguite le previste operazioni di bonifica e dragaggi, previsti per settembre 2022. Restano invariate le prescrizioni di sicurezza già previste dalla Capitaneria di porto della Spezia per unità con pescaggi fino a 13,70 mt, mentre per unità con pescaggio da 13,71 mt a 14,00 mt le manovre, almeno in una fase iniziale, dovranno essere eseguite in orario diurno con l'ausilio di due piloti (sia in ingresso che in uscita), tre rimorchiatori di adeguata potenza con un ulteriore rimorchiatore disponibile all'occorrenza in banchina. Naturalmente verranno esaminate di volta in volta in sede Commissione Accosti marea favorevole e condizioni meteomarine.

Segni di ripresa per l'Alto Tirreno

I porti di Livorno, Piombino, e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo si stanno gradualmente mettendo alle spalle l'annus horribilis del 2020 per cominciare a navigare in acque decisamente più tranquille. E' quanto emerge dai dati dei traffici trimestrali elaborati dal Servizio Studi e Statistiche dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale. Tra gennaio e marzo, gli scali dell'Alto Tirreno hanno infatti movimentato 9.565.129 tonnellate di merce, facendo registrare un incremento del 5,7% sullo stesso periodo del 2020. A trainare la crescita in termini di tonnellate movimentate, le rinfuse liquide, cresciute del 19,6%, il general cargo (+16,5%) ed i rotabili, aumentati nel periodo di riferimento del 6,9%. In contrazione i container (-6,7%) e, soprattutto, il traffico passeggeri (-27%), per ovvi motivi legati alla mancata ripresa delle attività crocieristiche ed alle difficoltà di circolazione lungo il territorio nazionale causate dalle misure di contingentamento del Covid.

Dal Recovery Plan 120 milioni per Civitavecchia

Dal Fondo complementare al PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) arrivano 120 milioni di euro per il porto di Civitavecchia. Nel Fondo sono stanziati risorse che verranno utilizzate dall'AdSP per la crescita sostenibile del network dei Porti di Roma e del Lazio, nel rispetto dei criteri di rilevanza, efficienza, efficacia, impatto e sostenibilità definiti dall'Unione Europea nel Piano Next Generation EU. In particolare, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha stanziato per il porto di Civitavecchia, in attesa dei passaggi ulteriori per la effettiva concretizzazione dei finanziamenti, nell'ambito del Recovery Plan, 120 milioni di euro suddivisi tra i seguenti progetti: 10,10 milioni per il ponte di collegamento con l'antemurale; 26,65 milioni per il II lotto di prolungamento della banchina 13 dell'antemurale; 43,25 milioni per l'apertura della bocca a sud dello scalo, con il nuovo accesso al bacino storico, e 40 milioni di euro per il cold ironing, ossia per l'elettificazione di alcune banchine del porto di Civitavecchia per alimentare le navi in sosta, permettendo di spegnere i motori.

Protocollo d'intesa tra l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e digITALog

DigITALog S.p.A. (Ex UIRNet), soggetto attuatore del MIMS, e l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale hanno siglato un protocollo d'intesa per l'adesione al PCS, Port Community System PLN. Grazie a questo accordo l'AdSP, che comprende le realtà portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, potrà usufruire di un'unica interfaccia, il Port Community System (PCS), collegato alla Piattaforma Logistica Nazionale digitale, gestita da digITALog, grazie alla quale disporrà di nuovi servizi che saranno implementati di concerto sulla Piattaforma. L'esigenza di omologazione degli strumenti di comunicazione portuali è chiaramente espressa nel Piano Strategico Nazionale per la Portualità e la Logistica, e individuata come obiettivo da perseguire l'omogeneizzazione dei PCS attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), al fine di incentivare un approccio uniforme nel settore dell'informatizzazione della logistica. Con questo accordo, l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e digITALog condividono l'obiettivo generale di arrivare all'adozione a livello nazionale di una soluzione PCS standard ed omogenea, ferme restando le specifiche esigenze locali. Attualmente l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale non dispone ancora di un proprio PCS e la soluzione realizzata da digITALog prevede un sistema (PCS PLN) a supporto della catena logistica integrata, grazie alla sua interazione con gli altri servizi presenti sulla PLN. In questo modo digITALog potrà fornire, a tutte le realtà portuali, uno strumento applicativo in grado di consentire ad ogni ambito locale il collegamento con la Piattaforma Logistica Nazionale. Il PCS PLN consiste in un framework applicativo finalizzato alla standardizzazione delle attività inerenti la gestione dei cicli autorizzativi e operativi legati all'ambito portuale e successivamente verrà implementato con altre funzionalità, rese disponibili secondo un programma concordato tra digITALog e AdSP. Il PCS PLN è suddiviso in PCS Istituzionale e PCS Operativo: il primo fornisce all'AdSP servizi digitali utili all'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo,

mentre il secondo supporta la Comunità Portuale nello svolgimento delle operazioni logistiche e fornisce una base informativa all'AdSP per assolvere ai propri compiti istituzionali per il coordinamento, la promozione e il controllo delle operazioni portuali.

QTerminals visita il porto di Cagliari

Nei giorni 15 e 16 giugno, a seguito di un processo informativo e conoscitivo iniziato lo scorso autunno, una delegazione della società QTerminals (operatore portuale internazionale con quartier generale in Qatar) ha effettuato una visita tecnica del terminal contenitori al Porto Canale di Cagliari e tenuto sessioni di incontri con i vertici dell'AdSP del Mare di Sardegna. Si tratta di un primo passaggio rilevante in vista di una possibile richiesta di concessione del compendio e del potenziale rilancio del traffico e dell'occupazione. Le interlocuzioni fra AdSP e QTerminals sono state costantemente supportate dall'Agenzia Governativa Invitalia in coordinamento con il MISE, con il coinvolgimento dell'Ambasciata italiana in Qatar, supportata da ICE, e dell'ambasciata del Qatar in Italia.

Oristano primo scalo GNL della Sardegna

Con il primo scalo della nave LNG Avenir Accolade al porto di Oristano – Santa Giusta, la Sardegna entra ufficialmente nella nuova era del GNL. La nave Avenir Accolade, classe small-scale LNG – varata dal cantiere cinese Keppel Offshore & Marine di Nantong nel mese di marzo 2021, è giunta in Mediterraneo lo scorso 16 maggio – dopo il carico di GNL dalla FSRU (deposito galleggiante) nell'isola di Krk in Croazia, è approdata nello scalo marittimo oristanese dove, attraverso un braccio di carico dedicato, ha immesso i primi 7.000 metri cubi di Gas Naturale Liquefatto nel nuovo terminale di stoccaggio realizzato dalla giovane società che unisce, sotto un'unica sigla, l'esperienza ultra trentennale di tre aziende: Avenir LNG, Gas&Heat e CPL Concordia. Duplice la funzione del deposito nel porto oristanese. Da una parte, un importante servizio di bunkering nel pieno centro del Mar Mediterraneo, dedicato alla sempre crescente flotta di navi ibride. Aspetto, questo, che, oltre a generare un notevole traffico in arrivo per lo scarico del GNL, consente di trasformare il porto in un potente attrattore per il rifornimento di navi di ultima generazione. Dall'altra, la disponibilità del gas naturale liquefatto al centro dell'isola, che sarà in grado di garantire un'iniziale approvvigionamento nei bacini già presenti in Sardegna (in questo caso il gas verrebbe trasportato con appositi mezzi cisterna) e, nell'immediato futuro, potrebbe anche alimentare direttamente il metanodotto nel versante ovest della dorsale sarda. Mensile, in questa prima fase, la frequenza di scali delle navi gasiere previsti. Periodicità che potrebbe aumentare in dipendenza della richiesta di approvvigionamento.

Ap Gioia Tauro, nuovo regolamento per la raccolta dei rifiuti

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha redatto il regolamento di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi che scalano i porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi. L'obiettivo è quello di ridurre gli scarichi in mare di rifiuti, in particolare quelli illeciti, prodotti dalle navi, imponendo loro di conferirli agli impianti portuali di raccolta prima di lasciare lo scalo. Nel regolamento è predisposto un servizio di verifica e controllo, attraverso ispezioni periodiche, al fine di monitorare il corretto svolgimento delle operazioni.

Vasca di accumulo nel porto di Brindisi

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di un progetto finalizzato a realizzare una vasca idrica di accumulo. L'iniziativa rientra nell'ambito della procedura negoziale per la selezione di interventi di potenziamento e di rifunzionalizzazione delle capacità operative dei sistemi portuali d'interesse regionale, secondo gli indirizzi di cui alla D.G.R. n. 962/2019 e alla D.G.R. n. 1950/2020, a valere sulla programmazione dell'Azione 7.4 - Asse VII del POR Puglia FESR 2014-2020. L'opera sarà realizzata a Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, e consentirà di disporre di una riserva di acqua potabile dalla capacità utile pari a 400 metri cubi, attrezzata di una stazione di spinta. Il sistema di accumulo dell'acqua sarà composto da 9 vasche prefabbricate interrate, da 50 metri cubi ciascuna, affiancate a un locale tecnico, anch'esso interrato, destinato a contenere il gruppo di pompaggio, le apparecchiature elettriche di comando e protezione delle pompe, le apparecchiature idrauliche di intercettazione delle condotte di aspirazione e mandata. La riserva idrica sarà utilizzata per l'alimentazione del circuito di risciacquo dell'impianto antincendio e per l'approvvigionamento idrico delle navi ormeggiate lungo la banchina di Costa Morena Est.

MSC Crociere punta sul porto di Ancona

Msc Crociere scommette su Ancona come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico. La compagnia ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione Adsp nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni, una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di tutti gli organi competenti. A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441.

Adriatico Centrale, ripresa dei traffici

Si respira aria di ragionato ottimismo nel sistema portuale del mare Adriatico centrale sia per il traffico merci che per il traffico passeggeri, con dati positivi che sembrano allontanare le conseguenze dell'emergenza sanitaria. Nel primo quadrimestre 2021, il porto di Ancona ha registrato un movimento merci complessivo pari 3.145.634 tonnellate,

con un aumento del +24% rispetto allo stesso periodo del 2020. Il mese di aprile 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 917.000 tonnellate, in aumento del 197% rispetto allo stesso mese del 2020 (il "peggiore" del 2020) e in linea con il mese di aprile 2019, dato precedente alla pandemia. La crescita del quadrimestre riguarda sia le merci liquide (prodotti petroliferi) salite a 1.061.965 tonnellate (+28%) che quelle solide, con 2.083.669 tonnellate, pari a +22% sul 2020. Per queste ultime, la ripresa è trainata dalla movimentazione di merci ro/ro su tir e trailer: 1.659.509 tonnellate (+36%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. La direttrice greca, che rappresenta l'84% degli arrivi e partenze dallo scalo dorico, è in crescita del 36%, grazie al raddoppio della linea operata da Grimaldi-Minoan Lines a partire da febbraio 2021. Positiva anche la performance della direttrice albanese (+28%) e di quella croata (+73%). Il traffico container vede il primo quadrimestre 2021 in linea con i dati 2020 ma con un trend di crescita nei mesi di marzo e aprile molto significativo (+30% nell'ultimo mese rispetto al 2020). Crescono anche i passeggeri su traghetti in transito per lo scalo dorico: 86.546 tra imbarchi e sbarchi, +16% sullo stesso periodo 2020. In particolare, crescono la direttrice greca (63.313 transiti, +7%, pari al 73% del traffico su traghetti totale) e quella albanese (19.825, +92%). Le toccate delle navi traghetto sono in crescita: complessivamente da gennaio ad aprile 2021 sono state 355, +39% rispetto allo scorso anno, grazie al superamento delle severe restrizioni del 2020 dovute alla crisi pandemica.

Trieste, cresce l'offerta ferroviaria

Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste. Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo. L'intervento s'inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per un valore oltre 1 milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno.

Ratificato il Venice Blue Flag

Il Comune di Venezia, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, la Capitaneria di Porto di Venezia e le compagnie di navigazione operanti in laguna, hanno sottoscritto l'accordo volontario "Venice Blue Flag 2021". L'Accordo è stato proposto per la prima volta nel 2007, e ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019. In base a tale accordo le compagnie di crociera si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle loro navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all'ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e durante tutte le fasi di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia; stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi.

La posizione di CLIA, ripartenza delle crociere a Venezia

Il 5 giugno scorso segna il ritorno delle navi da crociera nella città di Venezia dopo una lunga pausa di 17 mesi imposta dalla pandemia. L'industria marittima celebra così una ripartenza, tanto simbolica quanto concreta, delle attività legate al turismo a Venezia e nell'Adriatico.

È per il settore crocieristico una giornata di festa perché si celebra il ritorno del turismo internazionale nella città, con i vantaggi che ne derivano per le comunità locali e l'economia regionale. Nonostante stiamo ancora affrontando il Covid-19, la crocieristica ha favorito lo sviluppo e l'implementazione di rigidi protocolli per assicurare la massima salute e sicurezza dei passeggeri, degli equipaggi e dei residenti delle località interessate. Queste politiche di sicurezza sanitaria, in cui l'Italia ha svolto un ruolo di pioniere, sono state un punto di riferimento per il turismo a livello globale. Sin dall'inizio della pandemia, infatti, CLIA ha lavorato al fianco dei propri soci e delle autorità marittime e sanitarie per sviluppare e migliorare continuamente linee guida e protocolli Covid esemplari.

La crocieristica ha un impatto molto positivo sull'occupazione e offre un contributo significativo all'intera eco-

nomia italiana. CLIA esprime l'augurio di poter tornare quanto prima ad una piena operatività del settore, che solo in Italia genera un fatturato di 14 miliardi di euro all'anno, sostenendo oltre 120 mila posti di lavoro (diretti e indiretti) e stipendi per 3,9 miliardi di euro.

I turisti non hanno mai smesso di guardare a Venezia come una città unica al mondo da visitare, oltre che la località ideale per partire alla scoperta dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale. In questo contesto, la crocieristica è uno straordinario ambasciatore di Venezia in tutto il mondo, e CLIA continuerà ad impegnarsi per soluzioni sempre migliori per salvaguardare il ruolo positivo dell'industria crocieristica, sempre nel rispetto di un turismo responsabile e sostenibile.

Fin dal 2012 CLIA ha chiesto costantemente alle autorità locali e al Governo italiano soluzioni sostenibili per l'accesso delle navi a Venezia e alla Laguna. Da anni si produce un intenso lavoro per alleviare il traffico di navi nel Canale della Giudecca. Per questa ragione viene accolta con favore la recente decisione del Governo, in linea con quanto sempre sostenuto, ossia la decongestione del traffico da Venezia e lo spostamento delle grandi navi dal

Canale della Giudecca.

Un'industria, un'unica voce: Cruise Lines International Association (CLIA) è la più grande associazione di categoria del settore crocieristico al mondo, che si presenta come una voce unificata e un'autorità di primo piano nella comunità crocieristica globale. L'associazione dispone di 15 sedi in tutto il mondo con filiali in Nord e Sud America, Europa, Asia e Australasia. CLIA promuove politiche e pratiche volte a garantire un contesto crocieristico sicuro, sano e sostenibile per gli oltre 30 milioni di passeggeri attesi nel 2019, oltre a dedicarsi alla promozione dell'esperienza del viaggio in crociera. Tra i suoi membri figurano le più prestigiose compagnie di crociera oceaniche e fluviali, una community di agenti di viaggio altamente qualificati e certificati e, infine, fornitori e partner di compagnie di crociera, inclusi porti e località di destinazione, soggetti operanti nella cantieristica navale, altri operatori e realtà di servizi alle imprese. La missione di CLIA è quella di porsi come un'associazione globale che guida i propri membri al successo, sostenendo, educando e promuovendo gli interessi comuni della comunità crocieristica.

Eugenia De Cesare

Salone Nautico di Venezia soddisfazione degli espositori

La promessa del Sindaco della città di Venezia Luigi Brugnaro era chiara, scolpita sui mattoni rossi e antichi dello storico Arsenale: "voglio che il Salone Nautico sia, assieme alla Biennale di Architettura, il segnale della ripartenza di Venezia e dell'Italia intera" ha sempre detto. E la promessa è stata mantenuta. Sotto un sole ormai estivo i 160 espositori hanno chiuso la seconda edizione del Salone Nautico Venezia con

grande soddisfazione, accogliendo oltre 30.000 visitatori. Chi ha partecipato per la prima volta si è dimostrato quasi incredulo di come la sua partecipazione abbia assunto valore in un'atmosfera così calda e nel vero senso della parola 'marina'. Il Salone Nautico di Venezia ha aperto la porta non solo al mercato, ma anche alla cultura e alla sostenibilità, che è stato il filo conduttore di oltre trenta convegni che hanno

ogni aspetto del navigare e costruire imbarcazioni: design, motori, ambiente. Venezia dunque, anche al Salone, reclama il suo ruolo centrale nel dibattito molto contemporaneo su mare e sostenibilità.

Il sindaco della Città Luigi Brugnaro ha dichiarato: "L'Arte navale è veramente tornata a casa e i numeri di questa seconda edizione del Salone Nautico ci hanno dimostrato quando fosse giusta e lungimirante l'idea che abbiamo avuto fin dal 2018 nel ridare a Venezia l'occasione di dare sfoggio delle eccellenze nautiche.

La Città è tornata ad essere regina dei mari

nel senso culturale più aperto possibile. Abbiamo mostrato le nostre capacità nel design e nell'architettura della costruzione e nelle attività tradizionali. In questi giorni Venezia ha veramente risposato il mare e l'ha fatto portando in dote le sue eccellenze. Appuntamento quindi all'edizione del prossimo anno. Da sabato 28 maggio a domenica 5 giugno 2022, l'Arsenale tornerà ad ospitare un Salone che si annuncia già estremamente ricco e innovativo. Grazie a tutti coloro che si sono messi a disposizione per l'ottima organizzazione di questa edizione. Grazie a tutti gli espositori che hanno scelto, nonostante il difficile momento di pandemia, di esserci con le loro imbarcazioni e grazie ai tantissimi che sono venuti a visitare la mostra. Tutti assieme abbiamo dimostrato quanto sia bello navigare e quanto sia affascinante innamorarsi del mare. Un grazie particolare alla Marina Militare per l'apertura dei propri spazi e alla USL veneziana per il percorso di accompagnamento per i protocolli sanitari. Un grazie a tutte le istituzioni civili, militari, le Forze dell'ordine, le associazioni di volontariato che anno collaborato. Grazie a chi ha garantito la sicurezza, le pulizie, i trasporti: un successo di squadra! Arrivederci quindi al 2022 con la terza edizione".

Il Salone Nautico non è l'unica iniziativa per rendere Venezia una capitale della nautica da diporto, tutti i marinai e i cantieri saranno messi a sistema, così come tutta la città a cominciare dai suoi palazzi sul Canal Grande per completare l'offerta nella costruzione degli eventi di contorno al Salone. Doveva essere l'edizione della ripartenza e così è stato: l'Arsenale è un ambiente unico, il cuore pulsante della marineria della Sere- nissima, gode



di un bacino acqueo di 50.000 mq, oltre 1000 metri lineari di pontili per circa 30.000 mq di spazi espositivi esterni, e padiglioni coperti per circa 5.000 mq complessivi. Le eccellenze della nostra nautica da diporto c'erano tutte. Il Salone Nautico Venezia è stato il primo evento di queste dimensioni realizzato in Italia "in presenza". Tutto si è svolto con le modalità richieste dal difficile periodo pandemico e con le numerose restrizioni, ma sempre in piena sicurezza grazie a una formula che ha permesso ingressi contingentati a fasce orarie. Il Salone ha affermato la "barca" come luogo intimo, da godere in famiglia e con gli amici: sono queste le motivazioni d'acquisto di un mercato che esce dalla pandemia perfino rafforzato. Gli indicatori assegnano un valore complessivo dell'industria nautica nel 2019 / 20 di quasi 5 miliardi di euro, in crescita durante quest'anno.

Giovanna Vitelli, vicepresidente del Gruppo Azimut-Benetti, che ha partecipato per la prima volta al Salone, dice: "Un Salone che, per l'attrattività della location, l'efficienza dell'organizzazione e i positivi flussi di visitatori avuti, è sicuramente da ripetere. Il prossimo anno vogliamo esserci".

"Alla seconda edizione, il Salone ha esibito le sue tante doti, insieme a grandi potenzialità attrattive e commerciali." ha dichiarato l'avvocato Alberto Galassi, CEO di Ferretti Group. "Buona l'affluenza, ottimo, considerando anche il momento, l'afflusso di clienti italiani e stranieri da Svizzera, Croazia, Slovenia, Polonia a conferma del fascino di una manifestazione che si rivela appuntamento di maggior interesse

per l'area del Mediterraneo Orientale. Tutti questi armatori e i loro comandanti sono impressionati non solo, ovviamente, dalla bellezza della città, ma anche dalle opportunità a loro disposizione, che vanno dall'accoglienza alle mete culturali, all'arte e ai ristoranti. Direi che per il Salone Nautico e per Venezia, le soddisfazioni sono solo all'inizio."

Grande soddisfazione da parte di Luigi Gambelli, CEO di Timone Group, uno degli operatori più importanti della costa adriatica: "Per me una fiera eccezionale questa che abbiamo fatto e sono fiducioso che crescerà tantissimo - ha dichiarato - io sono un fautore di questa fiera perché è un affaccio sull'Adriatico per il mercato dell'est Europa, che arriva con piacere al Salone Nautico per una serie di motivi: sia per vedere gli yacht che per vedere Venezia".

L'Arsenale è stato anche il palcoscenico per lanciare Venezia a ruolo di capitale mondiale della sostenibilità. La tutela del mare, degli oceani e dell'acqua in genere come risorsa primaria del pianeta Terra, le nuove tecnologie per l'ibridazione delle imbarcazioni, il recupero delle plastiche marine: la sostenibilità ambientale è il fil rouge della seconda edizione del Salone Nautico Venezia, che nell'arco di 9 giorni ha visto esperti internazionali confrontarsi sul tema della salvaguardia dell'acqua dalle minacce che negli ultimi anni si sono fatte sempre più consistenti con l'obiettivo di cercare azioni concrete per sviluppare meccanismi efficaci di tutela e protezione delle aree marine e costiere più sensibili, oltre alla necessità di far crescere una nuova cultura marittima.

Eugenia De Cesare



Urbania

Stefano Boeri, Laterza

De-sincronizzare i tempi della vita urbana, ripensare gli spazi aperti e quelli domestici, cambiare radicalmente il sistema della mobilità, incentivare l'uso delle energie rinnovabili, realizzare architetture verdi, ricostruire un rapporto di reciprocità con le migliaia di borghi abbandonati sparsi sulle pendici delle Alpi e sulla dorsale appenninica, valorizzare la biodiversità implementando il nostro patrimonio di boschi e foreste. Stefano Boeri, uno dei più influenti architetti e urbanisti italiani, ci mette di fronte alle sfide più urgenti che le città del futuro dovranno affrontare se vogliamo preservare la vita della nostra specie sul pianeta Terra. Immaginare il futuro è diventato con la pandemia un esercizio arduo. È come se fossimo ancorati a un presente cupo che non ci lascia tregua e ci obbliga a sfilire, giorno dopo giorno, le consuetudini più preziose del nostro stare insieme. Eppure Urbania dimostra che questa difficile esperienza può diventare un'opportunità per ripensare alla radice la logica e le forme della vita urbana. Grazie a un caleidoscopio di letture, visioni e ricordi personali, Stefano Boeri immagina un pianeta percorso da grandi corridoi della biodiversità dove le foreste e le città trovano un nuovo equilibrio, dove i borghi storici tornano a essere comunità di vita e le metropoli diventano arcipelaghi di quartieri autosufficienti. Un mondo nuovo che può nascere da un'intelligente accelerazione di tendenze già in atto. Un invito a non smettere di sognare.

Il futuro del G5

A. Perrucci – M. Decina, Egea

La rivoluzione digitale ha investito ogni area dell'economia e della società, in Italia come negli altri paesi industrializzati. Uno dei passaggi cruciali, al fine di cogliere tutte le opportunità della trasformazione digitale, è la transizione alla tecnologia 5G, nella quale l'Italia è impegnata, insieme agli altri membri dell'Unione europea; ad essa sono affidate grandi aspettative per la possibilità di migliorare le performance del sistema produttivo e la disponibilità di servizi innovativi per gli utenti, le imprese, la Pubblica amministrazione e i cittadini. Cosa rappresenta questo salto tecnologico alla rete di quinta generazione? Come può modificare il nostro sistema produttivo e i nostri modelli di vita e di consumo? Quali sono le politiche pubbliche necessarie per accelerare la transizione alla tecnologia 5G? Alcune risposte a tali domande sono contenute in questo volume, che raccoglie i risultati di un gruppo di ricerca Astrid-LED coordinato da Maurizio Decina e Antonio Perrucci. Nel Capitolo introduttivo del libro sono riassunti i fattori che determinano il carattere breakthrough del 5G rispetto alle precedenti generazioni radiomobili e la portata delle innovazioni di natura tecnologica e architettonica che ne derivano; nella Parte I, è approfondito l'impatto davvero senza precedenti del 5G sui modelli di business e quindi sull'offerta e il consumo di una gamma assai ampia di servizi innovativi e, in conclusione, nella Parte II sono esaminate le sfide che ne derivano per le politiche pubbliche, con particolare attenzione alla regolazione, alla politica industriale, ai più recenti interventi in materia di golden power e cybersecurity.

Affrontare la complessità

Federico Butera, Edizioni Ambiente

Viviamo in un'epoca, l'Antropocene, in cui gli impatti delle attività umane sul pianeta hanno raggiunto livelli senza precedenti. Anche se la quantità di analisi e ricerche scientifiche su questi temi è ormai sconfinata, è sempre più difficile orientarsi tra fake news e fonti credibili. Per questo, servono strumenti per imparare a ragionare nel modo corretto su questi argomenti, centrali per il benessere, presente e futuro, delle nostre società. "Affrontare la complessità" fa chiarezza sulle questioni ambientali - l'inquinamento, i cambiamenti climatici, l'acidificazione degli oceani, i consumi di acqua e di risorse, le trasformazioni dei suoli e la distruzione della biodiversità - da una prospettiva che evidenzia le interconnessioni tra le parti di quel sistema meravigliosamente complesso che è il nostro pianeta. Nel contempo, ne chiarisce le relazioni con i sistemi politici, economici e sociali: in questo modo, evidenzia la possibilità che bruschi cambiamenti di stato nella biosfera possano destabilizzare rapidamente il funzionamento delle nostre economie. Pensato per chiunque sia interessato alle grandi questioni della nostra epoca, il libro di Federico M. Butera delinea uno scenario, basato sull'economia circolare, la riduzione degli sprechi, le rinnovabili, l'efficienza nell'uso delle risorse e dell'energia, che può indirizzare le nostre società lungo un cammino davvero sostenibile. Parte II sono esaminate le

giovanni.grande@portointerporto.it



Primo Magazine

www.primomagazine.it - portointerporto.it

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



INFRASTRUTTURE

La Spezia, nuova caserma Vigili del Fuoco

GAM EDITORI June 18, 2021



INFRASTRUTTURE

Giuseppe Cocozza entra nella squadra di Salerno Container Terminal SpA

June 18, 2021



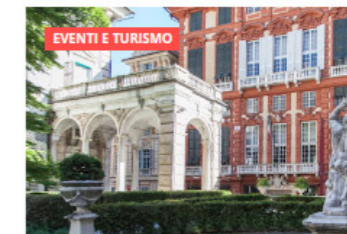
Consegnate ai piloti del porto di Livorno le Pilot Portable Unit

GAM EDITORI June 17, 2021



L'Istituto Idrografico della Marina è online con il nuovo sito e-commerce

GAM EDITORI June 17, 2021



I Palazzi dei Rolli aprono alla settimana internazionale dello shipping

GAM EDITORI June 17, 2021



Marina Militare: insediato a Napoli il nuovo Comandante Logistico

GAM EDITORI June 16, 2021



Alis: a Sorrento l'evento su green e blue economy

GAM EDITORI June 18, 2021

18 giugno 2021 - "ALIS è pronta a ripartire, dopo la fase emergenziale che già dallo s...



Giuseppe Cocozza entra nella squadra di Salerno Container Terminal SpA

June 18, 2021



Umberto Ruggerone nuovo Presidente di Assologistica

June 18, 2021



Wizz Air annuncia la sua sesta base italiana a Napoli

June 16, 2021



Automotive Business Summit

June 15, 2021

Post

ASSOPORTI



Random Posts



Giuseppe Cocozza entra nella squadra di Salerno Container Terminal SpA

June 18, 2021



Umberto Ruggerone nuovo Presidente di Assologistica

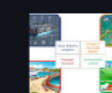
June 18, 2021



Nuova marina persuperyacht a Civitanova Marche

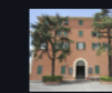
June 18, 2021

In evidenza



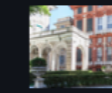
Consegnate ai piloti del porto di Livorno le Pilot Portable Unit

June 17, 2021



L'Istituto Idrografico della Marina è online con il nuovo sito e-commerce

June 17, 2021



I Palazzi dei Rolli aprono alla settimana internazionale dello shipping

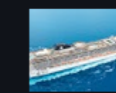
June 17, 2021

Popular Posts



Il futuro dell'energia da moto ondoso - Convegno Propeller Club Port of Roma

Giugno 14, 2021



Il porto di Trieste ha dato il benvenuto a Msc Splendida

Giugno 13, 2021



Le novità nei rapporti commerciali con il Regno Unito esaminate dal Propeller Club Port of Milan

Giugno 14, 2021



GRIMALDI LINES



La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



125
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • <http://cargo.grimaldi-lines.com>