



Collegati al nostro sito con il codice QR

PORTI CAMPANI IN RETE



:: In primo piano

IL TRAFFICO RO-RO NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO: DALLA CRISI ALLE NUOVE SFIDE

:: In primo piano

MATTEO CATANI: DURANTE LA PANDEMIA GNV MANTENUTO COLLEGAMENTO TRA NAPOLI E LA SICILIA



:: Approfondimenti in pillole

LUIGI NICOLAIS:
GNL SCELTA TRANSITORIA
IN ATTESA DELL'IDROGENO



:: Attualità

ANITA PROPONE AL GOVERNO MISURE PER SOSTENERE L'AUTOTRASPORTO E LA LOGISTICA



:: Quattro domande a...

GENNARO ARMA: LE CAPACITÀ UMANE E PROFESSIONALI



:: Attualità

COSTRUZIONE NUOVO IMPIANTO "SMALL SCALE DI GNL" NEL PORTO DI NAPOLI



:: L'opinione

IL RAPPORTO SRM SULL'ECONOMIA MARITTIMA TRA PANDEMIA E QUESTIONI STRATEGICHE





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

PORTI CAMPANI IN RETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA

SOMMARIO: il numero di novembre ha come filo conduttore i temi della sostenibilità e dell'innovazione. Sono i temi che ricorrono negli articoli e nelle interviste. In primo Piano, il reportage del Direttore, **Emilia Leonetti**, sul traffico Ro-Ro nei porti di Napoli e Salerno. Il Prof. **Luigi Nicolais** nell'intervista al Direttore, affronta questioni legate all'approvvigionamento energetico e alla trasformazione del waterfront. Ospite di questo numero, il Comandante **Gennaro Arma**, assurto alle cronache per la gestione del Covid-19 sulla nave "Diamond Princess". **Raffaele Iollo**, Direttore Q8, in una nota, riferisce dello stato del progetto Edison-Q8 per la realizzazione di un impianto GNL nel porto di Napoli. Segue un resoconto sull'Assemblea Annuale di Anita, tenutasi a Napoli il 9 ottobre. Il Presidente, **Pietro Spirito**, analizza, nella rubrica "L'Opinione" i risultati dello studio di SRM sulla pandemia e sugli effetti sull'economia marittima. Chiude il numero un resoconto di **Fiorinda Corradino** sull'attività dell'Associazione "Rete".

:: In primo piano



Porto di Salerno

IL TRAFFICO RO-RO NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO: DALLA CRISI ALLE NUOVE SFIDE

3

Sostenibilità, Intermodalità: le parole chiave per armatori, terminalisti, SRM

di Emilia Leonetti

Porto di Napoli. L'area che corre lungo la cancellata che separa via Marina dal porto di Napoli, tra il Varco Pisacane e il Varco Immacolatella, è destinata allo stoccaggio dei trailer in imbarco e/o in sbarco dai traghetti delle compagnie "Tirrenia" e "GNV". 10 mila m² a cui si aggiungono altri 22 mila m² nell'area fronte mare di Calata Porta Massa.

Gli ormeggi si trovano alla banchina Immacolatella Vecchia e ospitano traghetti sino a 270 m. delle compagnie "Tirrenia" e "Siremar", mentre alla banchina di Calata Piliero, ubicata di fronte agli ex Magazzini Generali, attraccano le navi di "Grandi Navi Veloci". Collegano lo scalo partenopeo con le isole maggiori, Sicilia e Sardegna, consentendo alle persone e alle merci di raggiungerle in minor tempo, alleggerendo il traffico autostradale con vantaggi non solo economici ma anche ambientali.

Si tratta del traffico Ro-pax e Ro-ro, anche noto come "Autostrade del mare" e di cui il porto di Napoli è uno dei principali in Italia. In generale l'Italia, i suoi porti sviluppano il 22% del traffico nel segmento del Ro-Ro (dati 2019).

Il lungo periodo di pandemia, iniziato a marzo 2020, ha ridimensionato il traffico incidendo in maniera significativa sul numero dei passeggeri, meno su quello delle merci, soprattutto quelle legate al settore agroalimentare. Il calo dei traffici non ha fermato i collegamenti, né la volontà di società come "Tirrenia" e "GNV" per quanto riguarda il porto di Napoli, né del Gruppo Grimaldi per il porto di Salerno, di guardare oltre la crisi, continuando a investire nell'ammodernamento della flotta e nel ricercare nuovi mercati. Una strategia di medio termine che tocca anche la società che gestisce il terminal traghetti... Da cui ha preso avvio la mia breve esplorazione nel mondo del traffico di medio e lungo raggio.

Per raggiungere la sede del "Terminal Traghetti", al secondo piano della Stazione Marittima di Calata Porta Massa, si passa, all'esterno, lungo un corridoio, per poi entrare nell'edificio, dopo la misurazione della temperatura da parte di un addetto alla sicurezza. Lo stesso vale per chi è diretto agli imbarchi. Le misure, sia a terra e sia sui

traghetti, come poi mi spiegherà Gaetano Improta, Presidente e AD della società che gestisce il "Terminal Traghetti", sono quelle generali fissate dal Governo: distanziamento, mascherine, misurazione della temperatura.

La società "Terminal Traghetti Napoli" ha, qui, gli uffici amministrativi e di direzione. "Nel periodo del lockdown- racconta Gaetano Improta- la compagnia Siremar (linea per le Isole Eolie) ha interrotto i collegamenti. La società "Tirrenia" li ha mantenuti, anche se con notevoli riduzioni. Da giugno-luglio la situazione è migliorata, ma non certo ai livelli del pre-Covid. Per questo abbiamo già presentato all'Autorità Portuale una richiesta di riduzione del canone perché, nonostante le difficoltà abbiamo mantenuto i livelli occupazionali e abbiamo continuato a investire." Le persone impiegate sono 9 tra operai e amministrativi.

La principale attività della società riguarda l'imbarco e lo sbarco dai traghetti dei passeggeri e dei rotabili. In particolare per i rotabili si occupano del rizzaggio e derizzaggio dei mezzi a bordo nave, dell'aggancio e sgancio e dello stoccaggio nelle due aree (fronte mare e retrostante) del terminal dei semirimorchi. Il semirimorchio è mosso con dei "trattori portuali". Attualmente la società ha in dotazione 13 "trattori portuali", di cui gli ultimi due acquistati di recente e che possono essere gestiti da remoto (dalla manutenzione ai consumi della macchina), mentre è in arrivo una gru da 55 ton per le operazioni di sollevamento dei semirimorchi.

"Vorrei sottolineare - dice Cinzia Improta, Ad della "Compagnia Marittima Meridionale", società che gestisce la Stazione Marittima (passeggeri)- che abbiamo deciso di installare su altri 9 trattori i nuovi sistemi di funzionamento e controllo.

Sono, in pratica, dei kit tecnologici, software e hardware, installati per una gestione ottimale delle macchine. Puntiamo al superamento della crisi che ha investito tutti, anche se in maniera diversificata da settore a settore, e per questo investiamo per rendere i nostri servizi più efficienti."



"Siamo impegnati – afferma il Presidente della società – a trovare nuovi traffici con i Paesi del Nord Africa, Marocco, Libia, Tunisia. Avevamo avviato contatti con questi Paesi alcuni mesi prima della diffusione del virus. Per le note ragioni si sono interrotti. Stiamo, ora, riprendendo le interlocuzioni perché sono convinto dell'importanza e delle opportunità che nuove linee di traffico per il Nord Africa potrebbero rappresentare per noi e per lo scalo..."

Dalle Autostrade del Mare, dunque, allo "Short Sea Shipping", al traffico cioè infra-mediterraneo. Lo sviluppo del traffico Ro-Ro è legato, grazie anche alla posizione dei porti del sistema portuale campano, al centro del Mediterraneo, ad un rinnovato scambio commerciale con i Paesi del Nord Africa, ma non solo. Di queste opportunità si occupa il centro di ricerca, SRM, del gruppo Intesa San Paolo.

Da Calata Porta Massa, passando per il Varco Immacolatella, si attraversa via Marina. Da lì, salendo, si arriva a via Toledo, ingresso principale di Banca Intesa San Paolo, ex Banco di Napoli. Al quinto piano gli uffici del centro studi SRM.

Massimo Deandreas, il Direttore, sta uscendo. "Alessandro Panaro, la sta aspettando" mi dice salutandomi. "Grazie, sono riuscita ad essere in orario..." rispondo.

L'incontro è nella sala riunioni. "La situazione – esordisce Alessandro Panaro, Responsabile Dipartimento Maritime and Energy- marca un segno negativo per la pandemia, anche se il traffico Ro-Ro rimane un'eccellenza del traffico portuale italiano e del sistema campano in particolare. Nel 2019 marcavamo 116 milioni di ton. traffico Ro-Ro in Italia. Significa che i nostri porti dipendono dal traffico in questione per un quarto. Il Ro-Ro, poi, ci consente una proiezione internazionale, perché non è solo collegamento di medio raggio. Molti armatori sviluppano la navigazione in "short sea shipping" e noi primeggiano nel Mediterraneo. Il Mezzogiorno su base nazionale incide per il 47%, significa che quasi la metà di tutto il Ro-Ro che si effettua in Italia avviene nei porti del Sud.



Gaetano Improta: Presidente e AD Terminal Traghetti

E' chiaro, però, che il dato è arricchito dal fatto che porti come Napoli, Salerno hanno il primario collegamento con la Sicilia e la Sardegna. Una mole impressionante di merce che si sposta e che influisce sul dato statistico."

In questo quadro bisogna inserire le potenzialità che scali, come Napoli e Salerno, potrebbero avere perché, nel traffico Ro-Ro, la maggiore direttrice marittima è rappresentata da quella Tirrenica (incide per il 38%). A quali condizioni? Chiedo a Alessandro Panaro. "Le sfide sono rappresentate dalla capacità di sviluppare la sostenibilità e l'intermodalità dei porti campani. Ora sono diventati degli imperativi perché sono nemici del virus: l'intermodalità, infatti, riduce i contatti spostando la merce dalla nave al ferro o al trailer; la sostenibilità, poi, significa minor inquinamento e dunque minore diffusione del virus. Dobbiamo, quindi, seguire le direttive europee che non spingono solo sui punti enunciati prima, ma anche sul rinnovamento delle flotte. Su questo devo riconoscere sta investendo il Gruppo Grimaldi con la costruzione di navi "Ro-Ro Eco" non solo più performanti ma anche più accoglienti per i passeggeri..."

Prima di trasferirmi al porto di Salerno, cerco l'Ad di "Tirrenia" Massimo Mura. Come state affrontando la crisi, con quali prospettive? "Come Gruppo Onorato, di cui Tirrenia fa parte, abbiamo

in costruzione 2 nuovi traghetti Ro-pax secondo le normative "green" dell'Europa, che entreranno in funzione nel 2022. Devo sottolineare, inoltre, che abbiamo dotato i traghetti, nel periodo di ripresa dopo il lockdown, di una nuova figura a bordo: il "Care Manager" che si è occupato della sicurezza dei passeggeri. E' stata una scelta, supportata da una campagna di comunicazione che ha prodotto ottimi risultati, facendo riacquistare fiducia ai nostri clienti e facendo così riprendere il traffico non solo merci sulle tratte Napoli-Palermo, Napoli-Cagliari. La linea, infatti, Napoli-Catania è esclusivamente Ro-Ro."

Porto di Salerno: dall'autostrada Napoli- Salerno, l'uscita è in direzione Vietri Sul Mare. Si imbocca il Viadotto Gatto che finisce alla rotatoria, di fronte al Varco Ponente, ingresso commerciale dello scalo salernitano. L'area del traffico Ro-Ro del Gruppo Grimaldi si raggiunge, svoltando a sinistra, oltre la porta d'ingresso per estendersi, sul mare, sulla destra, sino alla banchina Ligea: 90 mila m² su cui si concentra la movimentazione di auto e trailer. Un traffico di primaria importanza per lo scalo non solo per i volumi di merce movimentate (oltre 4. 861.676 di ton. tra auto e trailer, dati luglio 2020), ma anche per il numero di linee di collegamento delle navi "Grimaldi" che fanno del porto di Salerno il centro del traffico Ro-Ro e dello "Short Sea Shipping" grazie agli scambi infra-mediterranei.

Salerno, d'altronde, è stato il primo porto a sviluppare il traffico auto negli anni '70 del secolo scorso ed il primo da cui è partito il servizio Short Sea Shipping, nel 1996, per la Spagna con trasporto di semirimorchi. Grazie poi al Gruppo Grimaldi, dalla metà degli anni 90, ha sviluppato gradualmente il traffico sia di auto e sia di semirimorchi con l'ampliamento dei servizi.

Ogni settimana sono almeno una ventina le navi "Grimaldi" che scalano il porto. Oltre 100 gli approdi al mese, tra Mediterraneo, West Africa, Nord Europa, USA. La merce, oltre al traffico delle auto, trasportata su trailer e semirimorchi è varia: dai pezzi di ricambio per le industrie, all'agro-alimentare, alla componentistica, al tessile, ai trattori, alle macchine per il movimento terra, ai rotabili. L'aspetto principale è la capacità del Gruppo di innovare sia nella flotta e sia nella



Massimo Mura

strategia commerciale. E' di alcune settimane fa la notizia che sono in arrivo nuovi navi della serie GG5G (General Green 5th Generation) con una capacità a pieno carico di 500 trailer. Così, com'è altrettanto noto, che la compagnia "Grimaldi" ha creduto fortemente nell'Africa occidentale, come mercato su cui puntare e su cui attualmente effettua traffici considerevoli con 4 partenze mensile dallo scalo salernitano.

La crisi, mi dicono alcuni operatori, anche qui è stata considerevole soprattutto nel settore auto, ha tenuto quello agro-alimentare. Ma è notizia di pochi giorni fa che, grazie alla ripresa della produzione negli stabilimenti del gruppo FIAT, i dati della movimentazione delle auto sono in ripresa. Anche per il porto di Salerno l'impegno è superare gli effetti della pandemia puntando su sostenibilità e intermodalità, come mi ricordava Alessandro Panaro.



Alessandro Panaro



:: In primo piano



Matteo Catani

MATTEO CATANI: DURANTE LA PANDEMIA GNV MANTENUTO COLLEGAMENTO TRA NAPOLI E LA SICILIA

In prospettiva: investimenti per 90 milioni di euro per rendere "green" la flotta.

di Emilia Leonetti

Fondata nel 1992, e oggi parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione italiane operanti nel settore del cabotaggio e del trasporto passeggeri nel Mar Mediterraneo: con una flotta di 16 navi, la Compagnia opera 11 linee internazionali e 7 nazionali, da e per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia e Marocco.

L'Amministratore Delegato ha risposto, in quest'intervista, alle domande sugli effetti della pandemia e sulle strategie della società nel medio periodo.

La pandemia in che modo ha inciso sul traffico merci da e per il porto di Napoli per la compagnia GNV? La compagnia quali porti serve dal porto di Napoli e per quale tipologia di merce?

"GNV collega per tutto l'anno Napoli con la Sicilia: garantisce un collegamento quotidiano con Palermo e una volta a settimana con porto di Termini Imerese, scalo che consente un più facile collegamento con gli hub merci dalla Sicilia Orientale."

Quali azioni sono state adottate per limitare il calo di trasporto merci sulle navi?

"Seppure con le difficoltà legate all'emergenza COVID19 la nostra Compagnia non ha mai cessato di garantire il collegamento tra Napoli e la Sicilia, ovviamente limitatamente al traffico merci. Con la riapertura delle Regioni inoltre la Compagnia si è dotata di una Carta dei Servizi messa a punto dallo staff di ingegneri e tecnici di GNV replicando su tutta le unità della flotta l'esperienza unica acquisita con il progetto "nave-ospedale" di Genova per l'emergenza Covid-19 che, allestita su specifiche indicazioni delle autorità sanitarie, ha consentito a GNV di ampliare le proprie competenze in materia di misure di prevenzione e contenimento del contagio e formare gli Equipaggi sulla prevenzione dei rischi e la gestione di eventuali casi sintomatici.

Nella definizione delle procedure applicabili a ciascuna rotta da e per Sicilia, la Compagnia ha adottato modalità di sicurezza specifiche per ogni fase di viaggio, a partire dall'accesso dei passeggeri ai terminal e alle biglietterie portuali, che sono oggetto di un'intensa azione di pulizia e disinfezione, con l'obbligo tassativo di indossare la mascherina e di mantenere il distanziamento sociale.

Inoltre la nostra Compagnia è stata la prima a ricevere la certificazione Biosafety Trust Certification del RINA che, insieme alla Carta dei Servizi formano dunque un sistema coordinato di prevenzione e gestione dei rischi di contagio, in linea con lo standard di gestione della sicurezza OHSAS 18001 e il protocollo di gestione dell'igiene HACCP.

Ad oggi sono 6 le navi della flotta GNV ad aver ottenuto la notazione addizionale di classe Ship Biosafe dal RINA: l'ambita notazione rilasciata dal RINA, molto articolata da conseguire, certifica che la nave è dotata di sistemi, componenti, layout interno e procedure operative che mitigano il rischio biologico.

Il RINA ha effettuato visite di controllo e rigorosi check a bordo nave, a seguito dei quali le navi sono risultate idonee a ricevere la notazione addizionale di classe "Ship Biosafe" per le loro caratteristiche

costruttive, e per le azioni messe in atto da GNV come l'organizzazione degli spazi, lo screening sanitario a bordo, le procedure in caso di rischi biologici, la formazione per i marittimi a bordo e un piano di investimenti ad hoc per la gestione di possibili infezioni con l'obiettivo di contribuire a prevenire e mitigare possibili contagi."

Quanto ha inciso, non solo sul trasporto, ma anche sul lavoro la riduzione del traffico? Quante sono le persone occupate attualmente?

"Il 2020 si chiuderà con un impatto sui passeggeri assolutamente rilevante, e questo a prescindere dalla sicurezza garantita in nave, vettore che per protocolli implementati e spazi a bordo consente il distanziamento naturale e quindi il contenimento dei contatti.

La Compagnia impiega circa 1800 persone, tra personale di bordo e amministrativi: l'impatto sui traffici è stato particolarmente rilevante con punte di flessione che hanno superato anche il 50%, riverberandosi sull'organizzazione aziendale; tuttavia, malgrado l'estensione del periodo di lockdown, durante il quale si è fatto ricorso agli ammortizzatori straordinari a tutela dei lavoratori, nella restante parte dell'anno l'impatto sul lavoro è stato minimo perché i livelli di attività e di servizio sono rimasti sostanzialmente allineati.

Tutto questo ha comunque comportato sacrifici e molto impegno da parte della Compagnia."

Avete ricevuto un supporto dal Governo? Quale ruolo hanno svolto le Istituzioni?

"I provvedimenti inseriti nel decreto agosto vanno nella direzione di sostenere il settore nelle enormi difficoltà legate alla pandemia, con il temporaneo abbattimento del cuneo fiscale per il corto raggio e lo stanziamento di 50 milioni di euro a supporto del lungo raggio. Le misure non sono tuttavia adeguate rispetto ai danni effettivamente subiti e agli interventi a sostegno di altri tipi di trasporto. Auspiciamo che nell'ambito dei prossimi provvedimenti normativi tali misure vengano adeguate alle reali esigenze e agli impatti che l'emergenza ha prodotto sul mercato e segnatamente sulla nostra Compagnia."



Porto di Napoli

Quale strategia la compagnia ha pianificato per la ripresa del comparto? Quali sono le principali novità che potremo attenderci da qui ai prossimi mesi? Ho letto di nuovi impianti di depurazione del gas di scarico sulle nuove navi (quante sono in costruzione, quando saranno operative e su quali tratte?) A quanto ammontano gli investimenti?

"Abbiamo recentemente annunciato il potenziamento delle linee da e per la Sicilia grazie al noleggio delle due navi Forza e Tenacia entrate a far parte della flotta della Compagnia a partire dal 15 ottobre. Le due unità, costruite rispettivamente nel 2010 e nel 2008 presso i Nuovi Cantieri Apuania, ciascuna con una capacità di circa 2.500 metri lineari e circa 1000 passeggeri, e una velocità di 23 nodi, sono dotate di scrubber di ultima generazione, in grado di garantire un ridottissimo impatto sull'ambiente.

Il noleggio fa parte di una serie di investimenti della nostra Compagnia in termini di miglioramento del servizio, incremento della capacità e riduzione dell'impatto ambientale: con questi noleggi diamo continuità al potenziamento delle linee per la Sicilia. Durante il periodo estivo abbiamo noleggiato due unità a supporto del traffico merci: oggi, l'ingresso di Forza e Tenacia sulla linea Genova – Palermo, con un successivo potenziamento anche sulle linee per Napoli e Civitavecchia, siamo in grado di garantire migliori transit time e capacità su tutte le direttive di collegamento della Sicilia, con un ulteriore ottimizzazione del network di rotte. Il rafforzamento del network anticipa quanto

era già stato pianificato con l'ingresso in flotta nella primavera del 2021 di una unità di nuova costruzione, attualmente in fase di realizzazione presso i Cantieri Visentini.

Inoltre, nonostante le criticità legate all'emergenza Covid-19, la nostra Compagnia all'inizio di agosto 2020 ha completato l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (c.d. scrubber) sulla M/n Majestic, la prima delle otto navi sulle quali è prevista questa tipologia di intervento, finalizzata a migliorare l'impatto ambientale dei traghetti grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%).

Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più "green" la flotta di GNV. I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell'impianto di abbattimento delle emissioni di tipo "DeepBlue LAB Full Hybrid" sono stati realizzati a Napoli, presso i cantieri della "Nuova Meccanica Navale", azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l'avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano."



:: Approfondimenti in pillole



Luigi Nicolais

LUIGI NICOLAIS: GNL SCELTA TRANSITORIA IN ATTESA DELL'IDROGENO Per il porto di Napoli un progetto parte integrante della città.

di Emilia Leonetti

Materias, start up che agisce nel campo dei materiali innovativi, si trova in un'ala della Facoltà di Ingegneria dell'Università Federico II, a San Giovanni a Teduccio. Colpisce che un polo dell'innovazione e della ricerca sia in un'area, comunemente, considerata degradata. Eppure è proprio questa realtà così moderna, anche nella sua architettura, nei suoi corridoi luminosi, nelle stanze colorate, oltre che nei suoi contenuti didattici e di ricerca, che dà alla periferia il ruolo di centro di Napoli.

E' qui che ho incontrato il professore Luigi Nicolais, già Ministro della Funzione Pubblica, ex Assessore Regionale alla ricerca, docente di fama internazionale, che con passione si batte, tra le

altre cose, per fare di Napoli uno dei luoghi del cambiamento, grazie alla capacità di realizzare progetti innovativi come quelli di cui si occupa "Materias".

Presidente, entriamo subito nel merito di due aspetti cruciali per il settore marittimo e della logistica: la semplificazione amministrativa e la digitalizzazione dei processi. La sua comprovata esperienza e competenza nel campo dell'innovazione tecnologica, avvalorata anche dal ruolo di presidente e fondatore di Materias – startup che aiuta le idee disruptive a raggiungere il mercato – può contribuire a delineare il contesto entro cui affrontare queste sfide.



Cosa ne pensa? Come ritiene si debba procedere nei porti del sistema campano? E in generale nel settore del trasporto marittimo e della logistica?

“Il problema della digitalizzazione dei processi è antico. Come Ministro della Funzione Pubblica (2006-2008) avviai un percorso di semplificazione della Pubblica Amministrazione che prevedeva, insieme all’uso della tecnologia, un cambio radicale di regole. Non si può lavorare con una tecnologia moderna e contemporaneamente con regole antiche. C’è stata – e c’è – una certa ritrosia da parte dei funzionari pubblici a usare sistemi informatici; questo è ascrivibile da un lato a ragioni anagrafiche e dall’altro perché lavorare in un sistema interoperante, in cui tutti i pc sono in rete e i dati distribuiti, è lontano dalla tradizione della PA. Mettere in rete i dati significa non detenerne il potere, e questo è difficile da accettare. Ritengo che una delle priorità sia ringiovanire il settore pubblico. Ma il blocco delle assunzioni verificatosi negli anni passati, la mancanza di competenze informatiche specifiche e una scarsa legislazione a favore della semplificazione hanno determinato l’attuale situazione di stallo. Inoltre, bisogna riflettere su una questione non di poco conto: in Italia il 20% del territorio non è coperto da larga banda, il che significa che esiste ancora un “digital divide” piuttosto rilevante, da cui discende una netta discriminazione che trasforma gli italiani in cittadini di serie A e di serie B, rispetto alla possibilità di interagire alle stesse condizioni per via telematica con la PA. Avere una copertura omogenea dovrebbe essere un presupposto imprescindibile per il nostro Paese. Un esempio lampante è rappresentato dalla didattica a distanza, adottata durante il lockdown nella città di Napoli ma non nell’Alto Beneventano o nell’Alta Irpinia. Inoltre, servono regole che aiutino a semplificare, dematerializzando buona parte di quei procedimenti amministrativi finora soltanto cartacei. Il mondo bancario in questo senso è un esempio da seguire. L’interoperabilità tra i diversi sistemi deve essere il vero obiettivo.”

Professor Nicolais, in riferimento invece al sistema portuale, come ritiene che si debba procedere?

“Tutte le operazioni di imbarco e sbarco delle merci sarebbe auspicabile che avvenissero in tempo

reale, in un’ottica di “Internet of Things”, in cui vi è l’interoperabilità tra sistemi diversi. In questo modo tutto il trasferimento di informazioni avverrebbe in un tempo reale infinitesimo. Credo, poi, che il porto di Napoli debba entrare in un grande progetto in cui sia la città ad essere protagonista.

Non si tratta soltanto di ripensare il traffico delle merci e dei passeggeri ma l’intero sistema fronte mare. Durante il mandato di Assessore Regionale mi sono battuto affinché il waterfront dello scalo partenopeo prevedesse l’insediamento di aziende ad alto contenuto tecnologico, impegnate nel campo della ricerca ed in grado di “produrre” conoscenza. Non si può, a mio parere, pensare ad un fronte mare con aziende tradizionali o inquinanti. Tant’è che a Portici abbiamo realizzato centri di ricerca, a Ercolano stiamo ampliando la facoltà di Agraria, a San Giovanni a Teduccio la facoltà di Ingegneria dell’Università degli Studi di Napoli “Federico II” con la presenza di molte Academy come Apple, Cisco ma anche Deloitte, Axa etc. Avevamo in animo di intervenire anche sull’ex area Corradini, trasformando la parte antistante al mare in un porto turistico, come è avvenuto a Castellammare di Stabia. Ciò che intendo dire è che il sistema costiero dovrebbe trasformarsi non soltanto in un luogo esteticamente gradevole, ma anche in un contesto dove vi sia creazione di valore, con attività ad alto contenuto di conoscenza. La soluzione sarebbe quella di progettare un “piano di sviluppo” di medio periodo, alla cui realizzazione partecipino tutti gli attori pubblici e privati. Ad oggi questo è mancato per l’area fronte mare. Bisognerebbe concordare un programma su cui si possa lavorare per almeno una decina d’anni.”

Parlare oggi di innovazione porta inevitabilmente a considerare l’urgenza di rinnovare le flotte e di dotare i porti di impianti di GNL (Gas Naturale Liquefatto) e/o di elettrificazione delle banchine. Un tema complesso quello dell’impianto di GNL per il porto di Napoli, poiché esso è posto nel centro della città. Un’altra sfida è rappresentata dell’elettrificazione delle banchine che presenta barriere di accesso relativamente ai costi dei consumi elettrici diurni ed ai collegamenti di rete. In che modo il mondo della ricerca può favorire l’adozione di scelte che migliorino l’efficienza



energetica, che sostengano la competitività del sistema portuale insieme alla sua sostenibilità?

"I modi sono molteplici. Noi guardiamo sempre alla realtà di oggi e ci basiamo su ciò che abbiamo. In Germania, ad esempio, si sta avviando un discorso molto ampio sull'idrogeno. Se pensiamo di continuare a produrre energia elettrica attraverso il fossile non riusciremo a creare un sistema di approvvigionamento energetico moderno. In Germania hanno definito un grande "progetto Paese" in cui si studia l'idrogeno perché, ad esempio, le auto ecologiche non potranno funzionare solo con l'elettricità. In tema di sostenibilità ambientale, ci siamo domandati come smaltire le batterie delle auto elettriche? Dove le compriamo? Attualmente i minerali utilizzati sono presenti solo in Cina e in Africa: quando alzeranno i prezzi, cosa faremo?

Bisogna immaginare qualcosa che non esiste: questo è il bello dell'innovazione. L'innovazione non può essere solo incrementale, su ciò che già esiste, ma è anche radicale, il che significa creare un mercato che ancora non esiste. Noi abbiamo troppo spesso la vista corta.

Tornando al waterfront, i lavori della metropolitana di piazza Municipio stanno per finire. Dovremmo pensare a cosa accadrà di qui a poco. Sarebbe opportuno puntare ad un porto moderno che utilizzi energie nuove, che non siano inquinanti, un porto che possa essere integrato nella città, un porto "friendly" per dirla all'inglese.

Il GNL, per rispondere alla sua domanda, è da considerarsi una scelta transitoria in attesa dell'idrogeno. Anche l'elettrificazione delle banchine dovrebbe, a mio parere, in futuro essere a idrogeno o a batteria. Ci vuole una visione e la capacità di individuare soluzioni transitorie mentre si progetta il nuovo. Aggiungo che gli ambientalisti, spesso contrari a soluzioni "transitorie", dovrebbero essere

disponibili al confronto con il decisore pubblico perché i cambiamenti necessitano di tempi. È fondamentale, dunque, la progettazione di uno studio "Paese" sull'idrogeno."

Vorrei concludere la nostra intervista affrontando un argomento di ampio interesse: la relazione porto-città. In particolare, riferendoci alla zona orientale di Napoli dove ci troviamo oggi e dove grazie all'accordo tra Università Federico II e la Apple è nato il centro "Apple Accademy". Quale ruolo svolgono in quest'area riqualificata della città l'Università e i centri di ricerca come il suo? Quale ruolo, secondo Lei, dovrebbero svolgere l'Autorità di Sistema Portuale, le Istituzioni, gli imprenditori per proseguire sul solco segnato dal mondo accademico e della ricerca scientifica?

"Uno dei ruoli che bisognerebbe assumere è la gestione dell'area ex Corradini, abbandonata oramai da venti anni. La creazione di un porto turistico in quell'area sarebbe stata attraente da un punto di vista logistico e commerciale, avrebbe creato posti di lavoro a San Giovanni a Teduccio, si sarebbe avvantaggiata dei trasporti ferroviari vicini. Anche in questa zona si dovrebbe predisporre un piano per l'insediamento di aziende ad alto valore di conoscenza. Si tratta di concordare un piano di marketing territoriale in cui Comune, Città Metropolitana, Regione e Autorità Portuale dovrebbero muoversi sinergicamente. La differenza sono le persone che, quando ricoprono ruoli istituzionali, dovrebbero essere capaci di creare relazioni con industrie, centri di ricerca, e attrarre potenziali investitori. La collaborazione tra questi è fondamentale, il lavoro di squadra tra pubblico e privato è determinante per fare massa critica e stabilire di concerto un piano di sviluppo. Infine, c'è bisogno della volontà di tutti per realizzarlo."



:: Quattro domande a...

Gennaro Arma: le capacità umane e professionali del Comandante della Diamond Princess

La difficoltà di comunicare con persone di 55 Nazioni diverse e l'impegno per evitare il panico

di Emilia Leonetti



Gennaro Arma

"Commendatore al Merito", l'onorificenza ricevuta dal Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, a luglio 2020, non ha cambiato e non poteva cambiare la semplicità e l'immediatezza con cui Gennaro Arma affronta la relazione con l'altro. Al contrario, forse, ha rafforzato, dopo l'esperienza vissuta alla guida della nave da crociera "Diamond Princess", la consapevolezza che in qualunque frangente è l'aspetto umano, la capacità di entrare in relazione con l'altro che favorisce la soluzione dei problemi. Gennaro Arma è Comandante di navi da crociera dal 2015, ma da 22 anni lavora per il gruppo "Carnival Corporation" e per la "Princess Cruise". I primi imbarchi sono stati su navi commerciali e dal 1998 è stato assunto nel Gruppo percorrendo i vari gradi, partendo da "marinaio pompiere" addetto alla sicurezza.

Comandante, cominciamo dalla sua esperienza e dalla sua capacità di governare una nave in condizioni critiche. Ricordo che ha condotto con fermezza e calma, a marzo di quest'anno, la crisi determinatasi a bordo della "Diamond Princess" per la presenza a bordo di 600 persone colpite dal virus. Cosa l'ha guidata? Soprattutto quali competenze bisogna avere per gestire al meglio situazioni critiche?

"Ci siamo trovati, mi preme precisarlo, in un contesto nuovo. A tutte le emergenze a cui un Comandante e il suo equipaggio sono preparati a fronteggiare, questa del Covid-19 è l'unica che poteva coglierci impreparati. I positivi sono stati più di 700, alcuni sono anche morti in ospedale. Al di là del problema nuovo – una pandemia a bordo di una nave da crociera – c'era da considerare l'aspetto morale e umano. Il ruolo del Comandante è stato duplice: da un lato essere il responsabile delle operazioni a bordo e dei rapporti con le Autorità presenti nella città di Yokohama (autorità sanitaria, ambasciate,

compagnia) e dall'altro essere punto di riferimento per equipaggio e passeggeri. Mi sono affidato ai valori umani, acquisiti nel corso della mia vita professionale e personale."

Lei ha precisato che non eravate preparati ad una pandemia. Ma se pensiamo ad esempio alla "salmonella", quali differenze vi sono, tra diffusione di un virus come questo e quello che ha colpito la sua nave il 3 febbraio?

"Prima di tutto quest'ultimo virus non si conosceva. Dopo Wuhan, noi della "Diamond Princess" siamo stati il secondo più grande centro colpito da un virus sconosciuto. Le direttive dell'OMS a febbraio erano limitate e la difficoltà per questo è stata enorme. La "salmonella" la conosciamo, sappiamo come affrontarla. In quel momento, mi riferisco ai primi di febbraio, non si sapeva molto sul Covid. La prima azione messa in campo è stata rivolgersi all'Autorità sanitaria di Yokohama, e poi insieme abbiamo deciso come procedere. Ma – ripeto – quando si affronta

una situazione del tutto imprevista, che ha lasciato attoniti per mesi diversi Paesi, non è scontato nulla. Non dobbiamo dimenticare che l'ambiente nave è un'ambiente particolare, chiuso, dove l'isolamento che si deve mettere in atto a bordo è diverso da quello che si pratica a terra. Gli spazi sono ristretti, molte cabine sono piccole e non tutte hanno un balcone. Le problematiche sono complesse e possono influenzare il comportamento delle persone. Il mio primo compito è stato prevenire il panico. Quando abbiamo avuto conferma che il virus era a bordo, ho dovuto giocare d'anticipo iniziando dalla comunicazione. Il mio impegno costante è stato tenere informati i passeggeri e l'equipaggio su quello che accadeva, su quello che sapevo e anche su quello che non sapevo. Il mio principale scopo era conquistare la fiducia delle circa 3.700 persone che erano sulla nave, persone provenienti al 50% dal Giappone e al 50% da 55 Nazioni diverse.

Tornando alla sua precedente domanda, la scelta primaria è stata far sbarcare i positivi che sono stati, nei casi gravi, ricoverati in ospedale, o messi in quarantena in una struttura messa a disposizione dal Governo locale. Quelli che sono rimasti a bordo, sono stati monitorati sino a che siamo stati sicuri che non avevano contratto il virus. Questo ha significato che gli ultimi hanno lasciato la nave ai primi di marzo. Anche io, una volta a terra, sono stato in quarantena."

Quali sono le differenze sostanziali nel rivestire il ruolo di Comandante su una nave commerciale piuttosto che su una nave da crociera?

"Sono tipologie di navi completamente diverse sia tecnicamente nella guida, nella struttura, negli apparati motori e sia nel numero di persone a bordo. Per una nave merci parliamo di 30-40 persone di equipaggio, per una nave da crociera di migliaia di persone. Così come le relazioni con le persone sono profondamente diverse. Le responsabilità, invece, sono pressoché identiche. Un Comandante di nave merci, da crociera e di traghetti ha le stesse responsabilità e doveri. La differenza è nella gestione delle risorse umane."

Dal suo punto di osservazione privilegiato quali sviluppi intravede per quanto riguarda in particolare le dimensioni e la tipologia delle navi da crociera? Mi riferisco in particolare alla questione del gigantismo navale.

"E' chiaro che la pandemia avrà un suo ruolo sul futuro delle navi da crociera. Bisognerà capire se sarà ancor più necessario costruire navi di grandi dimensioni, non solo per le economie di scale che genera, ma anche per gli spazi che favoriscono il

distanziamento. Sarà interessante osservare come la situazione evolverà. Mi rendo conto che vi sono nel Mediterraneo, ma anche in altre parti del mondo, città storiche, piccole, con capacità e risorse limitate per ricevere navi da crociera di grandi dimensioni. Si tratta, credo, di trovare il giusto compromesso tra tutte le parti coinvolte, perché non possiamo dimenticare che il valore economico e occupazionale del settore crocieristico è notevole."

Lei per lavoro avrà frequentato diverse realtà portuali nel mondo. Rispetto ad altre realtà come considera ricettività e servizi del porto di Napoli?

"Devo fare una premessa: non ho mai nella mia carriera avuto il piacere di entrare nel porto di Napoli nella veste di Comandante. E' innegabile che in questi ultimi anni sia cambiato in meglio, ma non ritengo di doverlo paragonare ad altri scali. Ognuno ha le sue caratteristiche, la sua morfologia. Detto questo per me il porto ideale per una nave da crociera è quello in cui in banchina vi sono strutture tali da poter accogliere 4-5 mila persone senza creare code e lunghe attese per salire sui bus, prendere un taxi. Credo poi che sia fondamentale assicurare al passeggero che scende dalla nave adeguati standard di sicurezza e di accoglienza. In questo senso il mio scalo preferito è Sidney. Si trova nel centro della città ed ha un'ottima organizzazione con un terminal estremamente funzionale. Intendo spazi per la sosta di bus, Van, viabilità scorrevole per entrare e uscire dal porto, facilità per i passeggeri di spostarsi senza intoppi. Il terminal crocieristico fornisce servizi di alto livello, tanto che spesso le persone si fermano all'interno della sua area. Guardo, però, con fiducia alla possibilità di venire nello scalo partenopeo come Comandante per poter vivere l'esperienza e conoscere l'impressione che i miei ospiti ne ricaveranno."





:: Attualità



Raffaele Lollo

Costruzione nuovo impianto "Small Scale di GNL" nel porto di Napoli

Partito l'iter amministrativo per ottenere le necessarie autorizzazioni

di Raffaele Lollo*

In occasione della Naples Shipping Week, ospitata lo scorso mese presso l'Autorità Portuale di Napoli, abbiamo presentato un progetto congiunto Edison-Q8 per la realizzazione di un impianto costiero Small Scale di GNL con una capacità complessiva di stoccaggio pari a circa 24.000 m³, dedicato sia all'approvvigionamento dei mezzi navali sia alla distribuzione sulla rete carburanti stradale per i veicoli pesanti.

La costruzione dell'infrastruttura è subordinata, ovviamente, alla definizione con esito favorevole dell'iter amministrativo finalizzato all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni.

Il progetto prevede l'impiego delle best available technology che ne garantiranno i più elevati standard di sicurezza. La nuova infrastruttura di GNL sarà installata direttamente nella Darsena Petroli del Porto di Napoli, un'area già da tempo a vocazione energetica e quindi senza ulteriore

consumo di suolo. L'ubicazione individuata, inoltre, garantirà un ormeggio sicuro e protetto in tutte le condizioni meteo e sarà compatibile con le attività commerciali già esistenti. In linea con l'obiettivo condiviso sia da Q8 sia da Edison di una transizione energetica verso un'economia low carbon.

Il deposito sarà abilitato anche alla ricezione di bio-GNL. L'infrastruttura, che costituirà un impianto strategico per la sicurezza degli approvvigionamenti del sistema Paese, va nella direzione della transizione energetica disegnata dalla normativa europea, tanto da vedersi riconoscere un finanziamento per la sua progettazione, grazie ai fondi comunitari CEF (Connecting Europe Facility).

*Direttore Logistica società "Q8"



:: Attualità



ANITA propone al Governo nuove misure per sostenere l'Autotrasporto e la logistica

Assemblea Annuale a Napoli con Vincenzo De Luca e Ennio Cascetta

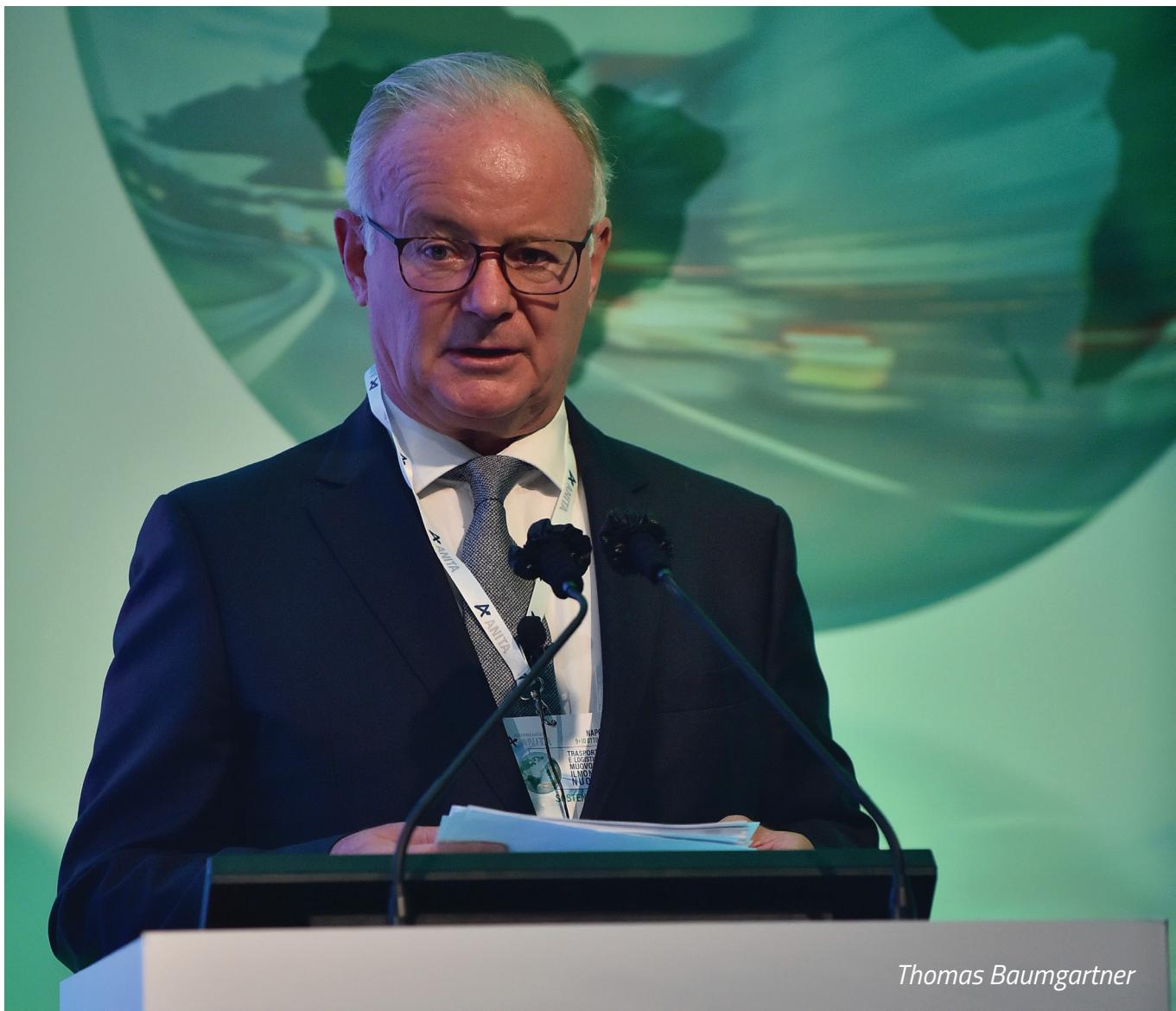
di Emilia Leonetti

Considerare i porti uno dei primi nodi del sistema intermodale, spazi di collegamento tra il trasporto via mare, e di interscambio tra gomma e ferro, non può che portare ad analizzare la situazione dell'autotrasporto e della logistica. Intesa, prima di tutto, come sistema non solo di interscambio tra diverse modalità di trasporto, ma anche come sistema di movimentazione della merce attraverso le aree retroportuali o interporti. E di questo si è discusso nell'annuale assemblea della Associazione di Confindustria, ANITA, tenutasi a Napoli alcune settimane fa. Con uno sguardo al nuovo piano, conosciuto come "Recovery Fund", predisposto dal Governo e che, come ha ricordato il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca "deve considerare il comparto del trasporto e della logistica strategici per la modernizzazione del nostro Paese e per rilanciarne l'economia."

Le questioni chiave emerse e sottolineate

dal Presidente, nella sua relazione introduttiva, Thomas Baumgartner sono "energia, ambiente, innovazione, lavoro". Devono essere affrontate non solo dalle imprese dell'autotrasporto e della logistica, ma prima di tutto dal Governo con incentivi a quelle imprese che investono nel rinnovo delle flotte, nell'efficientamento energetico dei mezzi di trasporto e del patrimonio immobiliare, nella produzione e nell'autoconsumo di energia pulita da fonti rinnovabili. Il settore del trasporto merci è responsabile, infatti, del 30% del totale delle emissioni di CO₂ riguardanti i trasporti. Lo sforzo delle aziende è orientato verso la sostenibilità ambientale ma "ci aspettiamo- ha ancora precisato il Presidente- che il Governo non dimentichi le istanze e le peculiarità del nostro settore sui tavoli del Green Deal europeo".

L'assemblea ha richiamato così l'attenzione su temi di grande attualità e rilevanza come la digitalizzazione delle procedure, prima tra tutte quelle relative ai controlli doganali e ai



Thomas Baumgartner

documenti di trasporto. Ma ha anche ricordato che l'attuazione del trasporto intermodale è ancora lontana dall'essere realizzato. Bisognerebbe investire in nuovi e più efficienti binari ferroviari e gallerie, ma anche in nuovi terminal ferroviari per il trasbordo dei mezzi stradali. I veri "colli di bottiglia" che impediscono di rendere il Paese moderno e competitivo.

Sulla logistica come priorità per il Paese ha parlato Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM. "Il Recovery Fund rappresenta l'occasione – ha precisato – per sostenere il comparto della

logistica, riconoscendogli il ruolo di servizio di interesse economico generale ed elaborando un "Piano industriale" nazionale che integri la realizzazione delle necessarie infrastrutture con incentivi intelligenti, maggiore formazione e innovazione tecnologica".

Il periodo del lockdown ha dimostrato, infatti, la centralità del sistema dei trasporti della merce e della logistica nel collegare le diverse filiere del sistema economico nazionale. Si tratta, ora, di fare scelte chiare e che vadano nella direzione indicata.

"Da parte nostra – ha ribadito con forza il



Presidente della Regione Campania- ci siamo mossi per far ripartire cantieri fermi da dieci anni sia nel campo del trasporto su ferro e sia su gomma. Attualmente è in essere un piano per la mobilità campana di 6 miliardi di euro, di cui 1 miliardo e 500 milioni destinati alla viabilità, 2 miliardi e 400 milioni destinati al ferro e 280 milioni di euro alla portualità" "E' tempo

– ha ancora precisato Vincenzo De Luca – di concentrare le risorse su interventi strutturali che siano in grado di far fare al Paese un salto di qualità e competitività a livello internazionale. Concentriamo, per questo, gli interventi sulla logistica, sui collegamenti stradale e ferroviari per sciogliere i nodi di adeguamento intermodale tra porti e interporti."

:: L'opinione

Il Rapporto SRM sull'economia marittima tra pandemia e questioni strategiche

di Pietro Spirito*



Pietro Spirito

Giunto alla sua settima edizione, il Rapporto annuale di SRM, centro studi collegato al Gruppo Intesa San Paolo, costituisce un appuntamento di approfondimento e di riflessione davvero prezioso per valutare le tendenze in atto sui temi dell'economia del mare e della logistica.

La prima parte del Rapporto SRM analizza gli effetti della pandemia. Si tratta di una inevitabile necessità, non solo perché il crollo dei traffici ha assunto dimensioni particolarmente rilevanti nel corso del 2020, ma soprattutto perché – anche nello scenario degli anni futuri – le ricadute degli eventi ancora in corso saranno destinate ad incidere anche nello scenario di medio termine.

Dopo 38 mesi consecutivi di crescita, il Canale di Suez ha fatto registrare, nel mese di maggio 2020, un calo di poco inferiore al 10% in termini di stazza delle navi transitate; molte compagnie, visto il basso prezzo del petrolio, hanno preferito non varcare il Canale, nonostante una massiccia politica di scontistica applicata dall'Autorità di Suez sulle tariffe di transito, affrontando invece la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, con circa 3.000 miglia aggiuntive di navigazione.

Contestualmente si è determinata la cancellazione di rotte marittime programmate, con navi che, pur avendo una partenza prevista, non l'hanno effettuata oppure non hanno toccato scali, per mancanza di

carichi da imbarcare o sbucare. Lungo l'asse di collegamento tra Asia ed Europa, nel periodo tra aprile e giugno 2020, si sono registrate 84 partenze non effettuate rispetto alle 374 schedulate, con una riduzione del 22,5%. Numeri ancor più rilevanti di cancellazioni si sono verificati nella rotta transpacifica, quella che collega l'Asia con gli Stati Uniti.

La pandemia è destinata a consegnare al futuro elementi strutturali di cambiamento. Con molta probabilità vivremo una stagione di regionalizzazione della globalizzazione, con una tendenza verso la ristrutturazione delle catene di approvvigionamento, perduranti tensioni protezionistiche, un ruolo sempre più forte della geopolitica negli investimenti logistici, una crescente rilevanza delle innovazioni tecnologiche e della digitalizzazione.

Sono anche tanti altri i temi che il Rapporto SRM tratta quest'anno: dalla sostenibilità ambientale alla intermodalità, dalle sfide della rotta artica al futuro dei porti meridionali. La sostenibilità, in particolare, appare un'area di primario rilievo nella definizione del profilo strategico di futuro: occorre cercare di bilanciare crescita economica, sviluppo sociale e culturale, tutela ambientale ed innovazione tecnologica, in un corretto mix di azioni e competenze.

Particolare rilievo viene assegnato al percorso di decarbonizzazione dell'industria marittima.

Lo shipping è responsabile del 2,6% delle emissioni globali di anidride carbonica nel 2015: in assenza di azioni tale valore potrebbe salire a ben oltre il 10% entro il 2050.

L'International Maritime Organization (IMO) ha fissato il target di ridurre le emissioni totali di gas serra di almeno il 50% del livello 2008 entro il 2050. Nella proposta di regolamento che stabilisce il quadro per raggiungere la neutralità climatica, la Commissione Europea ha ribadito il target di emissioni nette pari a zero entro il 2050. Dato che il trasporto marittimi rappresenta il 13,4% delle emissioni nel settore dei trasporti nella UE, gli obiettivi fissati dall'Europa vanno anche ben oltre rispetto al target fissato dall'IMO. Traguardi di cambiamento così radicali possono essere perseguiti mediante un insieme di strumenti, che possono essere raggruppati in tre aree principali: misure di efficienza energetica, combustibili alternativi e forme di propulsione alternative.

In questo scenario sta trasformandosi profondamente la funzione che svolgono i porti quale cerniera marittima del sistema internazionale dei trasporti. In origine il porto era semplicemente il ruolo di interfaccia del carico tra trasporto terrestre e trasporto marittimo, con una netta perimetrazione di attività rispetto al resto delle funzioni territoriali. Con i porti di seconda generazione si passa ad una maggiore integrazione con l'ambiente circostante, non solo con la funzione di trasporto ma anche con quella industriale e commerciale. Dal porto emporio si evolve verso il porto impresa.

I porti di terza generazione delineano, nel corso degli anni Ottanta del secolo passato, una rete di connessioni su scala internazionale a supporto della globalizzazione: si sviluppa fortemente il traffico dei contenitori con la crescita delle esigenze derivanti dalla crescita del commercio mondiale. Il porto è visto come il fulcro della rete internazionale di produzione e distribuzione.

Con il porto di quarta generazione si passa alla gestione comune di aree portuali fisicamente separate, ma collegate tra loro attraverso la presenza di medesimi operatori: si consolida in questa fase il modello di funzionamento hub & spokes, con le navi madre che scalano i

porti di pescaggio maggiore e le navi feeder che raggiungono i porti maggiormente vicini alle destinazioni finali dei contenitori.

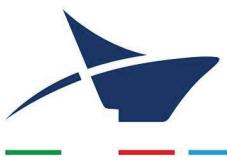
I porti di quinta generazione sono caratterizzati dalla creazione di valore aggiunto e dalla complessità della logistica portuale. In questo assetto i porti sono focalizzati sia sui clienti sia sulla comunità locale, offrendo una profonda integrazione tecnologica con gli stakeholders. Occorre quindi cooperare con il territorio per individuare le priorità, consentendo uno scambio fluido tra il porto ed il suo hinterland.

Con i porti di sesta generazione, che traguardano scenari dei prossimi decenni, si dovrebbero possedere tre caratteristiche: la possibilità di gestire navi portacontenitori con una capacità di 50.000 teus, con un pescaggio di 20 metri; una automazione completa del terminal container; una gestione dei collegamenti intermodali che consenta il trasporto di merci containerizzate con bassi costi esterni.

Si delinea in questo caso una condizione asimmetrica tra costi e benefici; le compagnie armatoriali raggiungerebbero un livello inferiore di costi unitari grazie alla distribuzione dei costi del trasporto marittimo su un numero maggiore di contenitori, mentre la parte più onerosa degli investimenti sarebbe a carico della mano pubblica.

I nodi del gigantismo navale sembrano giungere al pettine. Ma lo si è detto talmente nel corso del passato decennio, che non si può essere certi sul destino futuro del modello di organizzazione del mercato marittimo e portuale. Tutto dipenderà dalla via d'uscita che si determinerà per il sistema manifatturiero a seguito della crisi post-pandemica.

*Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale



:: Brevi notizie



Porto di Napoli

I risultati del lavoro di Rete, Associazione Internazionale dei Porti. I Tavoli, i temi, le novità del 33° seminario internazionale

di Fiorinda Corradino

Il 33° Seminario Internazionale dell'Associazione Rete, di cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale è socio collaboratore da molti anni, si è tenuto a Livorno dal 15 al 17 ottobre 2020. RETE è un'associazione con forte caratterizzazione scientifica che raggruppa i porti, le città e i centri di ricerca dell'area Euro-mediterranea e Latino-americana.

L'incontro internazionale quest'anno si è focalizzato su due fattori strategici: l'ambiente come tema sensibile nelle sue varie declinazioni, dai carburanti green ai cambiamenti climatici, e l'approccio ecosistemico che vede il porto e la città come componenti di un ampio sistema naturale e antropizzato.

Il meeting si è articolato in tre giornate di cui la prima dedicata alle riunioni di Comitato scientifico, Nodi Avanzati, Giunta di governo e Assemblea dei Soci. Il Nodo Avanzato (N.A.) è il braccio operativo di RETE nelle singole città-porto e mette insieme i soggetti del territorio che lavorano su Tavoli

operativi ciascuno con una sua mission: ambiente, shipping, logistica, waterfront, comunità, crociere, ecc. L'incontro dei Nodi Avanzati è finalizzato al confronto sullo stato dell'arte, i diversi approcci, i risultati ottenuti. Lo scambio d'informazioni persegue obiettivi di efficientamento, omogeneizzazione, valorizzazione attraverso la messa a sistema.

Il Nodo avanzato dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, costituito nel settembre 2018, vede 4 tavoli operativi: trasporto merci coordinato da SRM, logistica coordinato da Alis, flusso crocieristico coordinato dalla Università Parthenope e relazione porto- città coordinato dal CNR-IRISS, quest'anno si è arricchito di una nuova unità, il tavolo sulla sostenibilità ambientale delle imprese operanti nel porto di Napoli anche questo coordinato dal CNR- IRISS. L'obiettivo di questo tavolo è capire lo stato dell'arte ed individuare le azioni migliori per accelerare l'adozione di programmi atti alla decarbonizzazione da parte delle imprese portuali.



Nel corso della prima giornata del meeting, inoltre, si sono tenute le elezioni per il rinnovo della carica di Presidente dell'Associazione e dei membri della Giunta di Governo. E' stata eletta all'unanimità Teofila Martinez, presidente del porto spagnolo di Cadice che è subentrata all'architetto veneziano Rino Bruttomesso, peraltro uno dei soci fondatori di Rete. E' stata, altresì, confermata la presenza del Presidente Pietro Spirito, quale membro della Giunta di Governo.

La seconda giornata, è stata dedicata al Seminario internazionale che quest'anno è stato centrato sulle problematiche ambientali che assumono particolare rilievo nella complessità delle relazioni porto-città e sono spesso oggetto di contesa a causa delle diverse prospettive dei soggetti interessati.

L'impatto ambientale legato alle attività marittime e portuali viene vissuto dalle comunità delle città portuali con preoccupazione per le emissioni in atmosfera, l'inquinamento marino, l'invasività

delle grandi navi turistiche e commerciali, l'alterazione del paesaggio urbano, la congestione del traffico su gomma.

Il Seminario ha voluto mettere a confronto i diversi punti di vista, attraverso l'incontro e il dialogo tra gli esperti delle diverse discipline, gli operatori economici di mare e di terra, i rappresentanti delle Istituzioni preposte al governo di spazio marino, aree portuali, territorio costiero. .

Le sessioni previste nel seminario hanno mirato a sviluppare una visione ecosistemica per le città portuali considerate nella loro complessità di insieme di elementi naturali e antropici legati da relazioni instabili e suscettibili di un impatto fortemente negativo sulla qualità dell'ambiente e della vita urbana.

Il terzo giorno è stato dedicato alla visita tecnica della città-porto di Livorno ai soci Rete in modo che potessero approfondire il rapporto di Livorno con l'acqua e il mare, nei secoli passati e nella contemporaneità.