

Genova *Shipping*



I servizi

Efficienza energetica Rina in campo

● a pagina 15

«L'ultima generazione di navi ro-ro della classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) costruite per il gruppo Grimaldi ha performance di abbattimento delle emissioni di CO2 sette volte migliori rispetto alle navi di precedenti generazioni». È quanto emerso da uno studio validato da Rina.



▲ Un traghetto del gruppo Grimaldi

L'analisi

Container sui treni esempio del Nord

di Aldo Lampani

● a pagina 16

Il vertice

Assarmatori "Il governo ascolti il mare"

il servizio
● a pagina 19

L'INDAGINE

Porti, prove di resistenza

L'andamento del 2020 conferma la sostanziale tenuta dei traffici nonostante la pandemia. Ma adesso si tratta di ripartire

di Massimo Minella ● a pagina 14

P.L. FERRARI & CO.
P&I INSURANCE BROKERS
A MEMBER OF THE LOCKTON GROUP OF COMPANIES

P&I purists since 1959

Genoa, Naples, Ferrara, Monaco, Athens, Istanbul, London, Houston
plferrari.com



I porti liguri resistono al virus 'Il container resta protagonista'

L'analisi del Centro Studi di Fedespediti, l'associazione nazionale degli spedizionieri, sul 2020
"Una diminuzione contenuta rispetto alla crisi complessiva che ha interessato il Paese"

di Massimo Minella

I porti italiani reggono alla pandemia, peggio dei concorrenti del Mediterraneo, ma meglio di quelli del Nord Europa. L'analisi di Fedespediti, l'associazione nazionale degli spedizionieri marittimi, è puntuale e traccia la prima fotografia dell'anno appena trascorso. Numeri e parole vanno a comporre il 17° quadrimestrale di informazione economica "Fedespediti Economic Outlook" prodotto dal Centro Studi dell'associazione. Inevitabile, nel documento, registrare la grande incertezza che riguarda il contesto economico di riferimento, con una blue economy sempre centrale, ma soprattutto concentrata sulla tenuta davanti a un nemico invisibile e potentissimo, come il virus.

Particolarmente interessante, l'indagine condotta sul fronte dello shipping, con un traffico mondiale di container che nel 2020 ha mostrato la sua resilienza, limitando il più possibile i danni. A livello globale, la movimentazione dovrebbe collocarsi intorno ai 174 milioni di teu (unità di misura del container pari a



Se il trend sarà confermato, il mercato sarà in grado di assorbire il colpo della pandemia, ripartendo più solido

un pezzo da venti piedi) con una flessione contenuta, attorno all'1% rispetto al 2019. Va detto che già nel primo bimestre del 2021 il traffico marittimo globale, secondo il documento di Fedespediti, è cresciuto del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del +5,7% rispetto al primo bimestre 2019. Se il trend sarà confermato, il mercato sarà quindi in grado di assorbire il colpo della pandemia, ripartendo più solido.

Ragionamento analogo anche per la portualità italiana che nel 2020 ha movimentato 10,68 milioni

di teu, cioè lo 0,8% in meno rispetto al 2019.

«Una diminuzione contenuta rispetto alla crisi complessiva del Paese – spiega il Centro Studi Fedespediti – Tuttavia, va osservato che il volume di container movimentato dai nostri porti non varia in modo significativo da anni, oscillando su valori di poco superiori ai 10 milioni di teu».

Una situazione stazionaria, insomma, che certifica una buona capacità di assorbimento della crisi (o meglio delle crisi), ma non un'uguale capacità di ripartenza. Un male endemico della Penisola che trova conferma anche in questa situazione.

Ben diverso, infatti, è l'andamento dei porti del Mediterraneo (non italiani) che hanno movimentato complessivamente 32,2 milioni di teu con un aumento del +2,6% rispetto al 2019. A fare da traino è stato il porto di Tanger Med (Tangeri) cresciuto del 20,8% e diventato ormai il maggiore scalo del Mediterraneo. In flessione maggiore rispetto all'Italia sono invece gli scali del Nord Europa che hanno fatto registrare una flessione dei loro traffici

del 3,1%, con 43,8 milioni di teu, comunque più del quadruplo del dato complessivo italiano.

E il 2021? L'anno è ancora complesso, segnato dalle restrizioni e dallo stop dei viaggi, soprattutto nel primo quadrimestre. Ma già si colgono segnali interessanti a livello globale. Nel primo trimestre, infatti, si registra una forte ripresa dei traffici (+13,5%), trainata dai porti cinesi e statunitensi.

« Più sfaccettata – prosegue il Centro Studi Fedespediti – la situazione in quelli mediterranei, che ri-



**DAL 1931
IL VOSTRO PARTNER
NEL MEDITERRANEO
PER LA LOGISTICA
DEGLI OLI**



PONTE PALEOCAPA
16126 GENOVA ITALY
Ph. +39 010 254801
Fax +39 010 255919
e-mail: info@saardp.com
www.saardp.com
depositi portuali s.p.a.



SAAR, azienda di punta nel settore dello sbarco, deposito e movimentazione di oli vegetali, grassi animali, biodiesel e rinfuse liquide, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in testata di Ponte Paleocapa.

Comprende 100 serbatoi in acciaio per un totale di circa 100.000 m³ di capacità di stoccaggio.

Dal 2013 Saar dispone di impianti di lavorazione di oli vegetali.

Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità UNI EN ISO 9001, dal 2007 certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, dal 2010 certificazione per la sicurezza OHSAS 18001.



**Assoporti
Giampieri al vertice**



▲ Rodolfo Giampieri

Il presidente

L'assemblea di Assoporti ha eletto all'unanimità, per acclamazione Rodolfo Giampieri quale successore di Daniele Rossi alla guida di Assoporti. Già Presidente dell'Autorità Portuale di Ancona e poi dell'AdSP del Mar Adriatico Centrale, Giampieri prenderà in mano le redini dell'Associazione in un momento di grande intensità del lavoro associativo, sia per l'emergenza sanitaria che per le previsioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. «È un onore essere stato eletto per questo incarico prestigioso e importante — dice Giampieri — Ringrazio tutti i colleghi presidenti oltre a Daniele Rossi, che ha ben guidato Assoporti. Una scelta di campo quella di indicare un Presidente che si occupi a tempo pieno dell'Associazione, una realtà che rappresenta uno snodo importante dell'economia e della portualità nazionale e internazionale».

Lo shipping

Efficienza energetica Rina certifica il gruppo Grimaldi

«L'ultima generazione di navi ro-ro della classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) costruite per il gruppo Grimaldi ha performance di abbattimento delle emissioni di CO2 sette volte migliori rispetto alle navi di precedenti generazioni». È quanto emerso da uno studio approfondito, validato da Rina, relativo al calcolo degli indici di efficienza energetica di navi ro-ro appartenenti a diverse classi.

L'assessment ha valutato le emissioni di CO2, in termini di chilogrammi per distanza (miglia) e per capacità di carico (trailer). Il rilevamento dei dati è stato effettuato su specifiche navi ro-ro e su singole unità rappresentative di intere classi, tra cui Aysha, Eurocarga Trieste, Eurocarga Valencia (classe Visentini), Eurocarga Palermo (classe Hyundai) e la più recente Eco Livorno (classe GG5G).

Con la recente entrata in servizio delle Eco Valencia, Eco Barcelona, Eco Livorno ed Eco Savona, prime quattro navi ro-ro ibride di 12 unità commissionate al cantiere cinese Jinling, Grimaldi conferma l'impegno «nell'investire su soluzioni tecnologiche innovative, tra le quali l'uso di mega batterie

installate a bordo e messe in funzione durante le soste in porto, il dispositivo Air Lubrication System (ALS) per ridurre la resistenza d'attrito della carena, pannelli solari, la gestione intelligente dei picchi di consumi energetici e il Waste Heat Recovery» spiega una nota. «L'analisi — commenta Giosué Vezzuto, Executive Vice President Marine Rina eseguita per il Gruppo Grimaldi è fondamentale per far sì che l'armatore abbia un controllo costante dei consumi e delle performance energetiche della sua flotta. L'obiettivo non è il solo rispetto delle attuali normative internazionali, ma anche avvicinarsi progressivamente a parametri più ecosostenibili. Contribuire, dunque, alla decarbonizzazione e alla riduzione delle emissioni, in modo da rispondere agli ambiziosi traguardi ESG. «Siamo soddisfatti della validazione effettuata da Rina — afferma l'amministratore delegato del gruppo Emanuele Grimaldi. Si conferma così che le navi della classe GG5G, oltre ad essere le unità ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi al mondo, sono anche le più ecosostenibili».

sentono della più difficile situazione economica dei Paesi europei».

Dati alla mano, il primo trimestre si chiude complessivamente sugli stessi livelli dell'anno precedente. E questo è un dato che fa riflettere e induce a un cauto ottimismo, perché prima dell'esplosione del Covid in Italia (marzo 2020) il primo bimestre aveva fatto registrare numeri importanti, prima del crollo. Il dettaglio degli scali mostra però andamenti differenti. Il calo maggiore è stato quello di Genova (-8,6%), seguito da Livorno (-7%). Bene invece l'an-

damento dei teu a Trieste (7,8%) e La Spezia (6,1%). Stabili o in moderato calo Napoli (-0,5%) e Salerno (-1,8%). Performance non particolarmente brillanti, quelle dei porti italiani, secondo il Port Liner Shipping Connectivity Index 2020, cioè il ranking che misura il grado di connettività di quasi 1.000 porti container nel mondo. Queste le prime 5 posizioni: Gioia Tauro (35°), Genova (44°), La Spezia (74°), Trieste (105°), Livorno (145°). C'è ancora parecchio da fare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



finsea is on 

www.finsea.it

AGENZIE MARITTIME



YANG MING (ITALY)



medmar tramp
Shipping Agents



intersea

LOGISTICA E TRASPORTI



mto
LA LOGISTICA PIÙ LOGICA



SILT sistemi integrati di
logistica e trasporto



LOGTAINER



**COMPAGNIA
IMPRESA
LAVORATORI
PORTUALI**

SPEDEZIONI E DOGANA TRASPORTO PASSEGGERI CANTIERISTICA NAVALE



SAT
SHIPPING ASSISTANCE & TRANSIT



Blu Navy
PIACERE DI NAVIGARE



**GENOVA
INDUSTRIE
NAVALI**

L'ANALISI

La "cura del ferro" l'esempio del Nord e le mosse di casa nostra

Puntare sulla ferrovia per il trasporto dei container non è più un'opzione ma una scelta obbligata per governare la ripresa possibile dei traffici

di **Aldo Lampani**

L'uscita delle merci in container dai porti direttamente su rotaia sono all'ordine del giorno ad Anversa, Amburgo, Rotterdam. Lì il "linguaggio" delle autorità portuali li comprendono bene tutti, professionisti, istituzioni, lavoratori. In Italia di argomenti così importanti se ne strepita tra analfabeti in materia e tra politici che dovrebbero studiarne i benefici e basta, altrove si decide e si fa per il benessere generale. Il tutto mentre, proprio in materia di porti e movimento di beni, l'Europa rischia di finire in un dramma. L'uscita del Regno Unito ha generato la concreta possibilità che i porti britannici finiscano nel caos. I controlli al confine per persone e merci, oggi spesso

questione di minuti o poche ore, si trasformerebbe in un pantano profondo, costringendo l'utenza, un po' alla volta, ad abbandonare l'utilizzo degli scali della Regina. Da Liverpool a Tilbury, nell'Essex, sarebbe un disastro. Cosa accadrebbe a quelle banchine? Le banchine di Tilbury, sostanzialmente il porto di Londra, vivono di traffico comunitario. Le percentuali parlano di circa un buon 60% di movimento comunitario. Un percentuale davvero altissima, per certo decisiva per la vita di uno scalo. Cosa significherebbe da un punto di vista doganale equiparare un container proveniente da Italia o Germania ad uno che arrivi dalla Cina? Il tutto proprio ora, quando la crisi mondiale degli scali sta colpendo con particolare veemenza proprio il Regno Unito difficilmente permetterà

nell'immediato il lancio di grandi opere. Al momento gli inglesi hanno studiato a fondo la loro portualità, ne hanno compendiato i numeri ed hanno creato una sorta di "bilancio consolidato" delle banchine. I numeri sono evidenti: i porti del Regno Unito contribuiscono con circa 19 miliardi di sterline al pil britannico garantendo 340 mila posti di lavoro, di cui 112 mila diretti. Numeri imponenti, ma che vanno letti ricordando che sono maturati in anni, durati fino a ieri l'altro, quando la Union Flag, sotto la bandiera stellata dell'Unione Europea, garriva molto più facilmente al vento degli scambi. Una crisi tutta britannica, si dirà, ma che certo non farà bene a nessuno sul vecchio continente, che già di guai ne aveva e ne ha in abbondanza



▲ **Il ferro**
Nel Nord Europa le merci in container dai porti su rotaia sono all'ordine del giorno. Da noi non ancora

Grandi vie per traffici nuovi, dunque. I "numeri" della Gran Bretagna sono a disposizione di chi saprà intercettarli. E da noi? La Tav e Genova. Il rapporto è molto più stretto di quanto si pensi. Il contatto con le grandi vie ferroviarie, che sarà garantito dal terzo valico dei Giovi fino a Tortona, in Piena Pianu-

I numeri

19

Inghilterra

I porti contribuiscono con circa 19 miliardi di sterline al pil britannico garantendo 340 mila posti di lavoro, di cui 112 mila diretti.

90

Mare

Il 90% delle merci nel mondo e il 65% dei prodotti alimentari sono trasportati via mare. Nel Mediterraneo transita il 19% del traffico marittimo mondiale



Lascia un segno in tante piccole vite. Dona il tuo 5x1000.

Per alcuni bambini gravemente malati come Petit l'unica speranza è un angelo che li faccia volare verso ospedali specializzati in grado di aiutarli. **Gli angeli non si vedono ma lasciano il segno.**

#SalvAli

Con Flying Angels puoi diventare tu l'angelo che in molti stanno aspettando.

5x1000

Lascia il segno, firma e inserisci il codice fiscale:

9 5 1 5 7 8 2 0 1 0 1

Scopri come: www.flyingangelsfoundation.org



OSSH
KILLS CORONAVIRUS

OSSH handle features the patented *esi antimicrobial system*, a micro cluster complex that emits silver ions (Ag+) and other metal ions; it exerts an antimicrobial action on the objects and in the environment. The action is continuous: the virucide action against coronavirus has been found with laboratory tests and certified by University of Modena and Reggio Emilia. OSSH cannot be contaminated and even sanitizes the hand. *Esi* is actually a diffusion treatment and is therefore permanent.

ON BOARD WITH YOU FOR 100 YEARS
razetocasareto.com



La sfida
I colossi del Northern Range

► **L'assalto**
Sempre protagonisti del business portuali i grandi porti del Nord Europa, a cominciare da Rotterdam e Anversa, ma anche altri scali si mostrano competitivi nei confronti degli scali del Mediterraneo



emissioni di anidride carbonica prodotte. Bisogna muovere sul mare, molto più che sulle strade. Infatti una recente ricerca di SeaIntel, società d'analisi sul trasporto marittimo, ripresa da "Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni". L'instabilità riguarda soprattutto l'offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell'economia globale. Ma che ha anche una causa definita come endemica. Negli ultimi 30 anni, infatti, la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell'8 - 9% annuo, a fronte della crescita annua dell'11% della flotta mondiale. Percentuali che hanno inciso ed incidono ancora sui noli e sui costi generali di banchina. Dunque un mercato ondivago, difficile, che sceglie di volta in volta le flotte per il carico e i porti per mettere a terra. Genova, oggi hub "forte" dell'Alto Tirreno, è pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l'assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ra Padana, farà di Genova un porto molto più appetibile per il movimento container. Farà di Genova una città più pulita e vivibile. Farà di Genova una città di terziario avanzato, un centro direzionale di logistica, una città guida per il Mediterraneo. Il 90% delle merci nel mondo (manufatti o materie pri-

me) e il 65% dei prodotti alimentari sono trasportati via mare. Nel Mediterraneo transita il 19% del traffico marittimo mondiale. Il problema dei porti è di cruciale interesse per tutti gli operatori del settore trasporti. In paesi europei dove il bene comune supera le beghe politiche l'interesse verso la rotaia va

via via crescendo. La Germania sta passando dall'asfalto alla ferrovia. Ha ottenuto, solo tre anni fa, dall'Unione Europea l'approvazione di un piano di 350 milioni di finanziamenti pubblici che il Governo tedesco ha stanziato per promuovere azioni in grado di spostare la logistica del trasporto merci nazionale

dalle ruote ai binari. Il Piano, nelle intenzioni del Governo federale è quello di sostenere economicamente gli operatori del trasporto ferroviario di merci col fine di decongestionare la pressione del trasporto su gomma ed intervenire, al contempo, alla riduzione del traffico stradale e alla riduzione delle

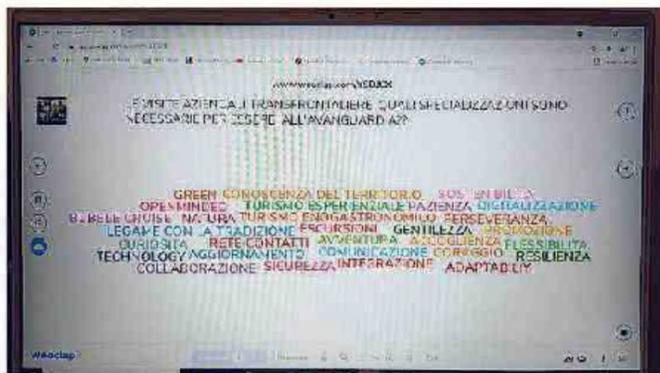
A cura di Rivetti Grafica Srl

L'Università di Genova e il Corso Transfrontaliero italo-francese MarittimoMOB

Il 15 ottobre 2020, in web conference, è stato presentato il Corso di perfezionamento in "Specialista dell'accoglienza sicura nella nautica e nel turismo sostenibile / Spécialiste de l'accueil sûre dans le nautisme et le tourisme durable", organizzato presso il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale dell'Università di Genova. Il Corso vede il supporto del Centro del Mare dell'Ateneo genovese. Il progetto MarittimoMOB coinvolge 3 regioni e 3 partner, coordinati dalla Camera di Commercio e dell'industria di Ajaccio e della Corsica del Sud, in qualità di capofila. Sono coinvolti nell'esecuzione delle componenti progettuali, oltre al sopraccitato DICCA dell'Università di Genova (Responsabile scientifico Prof. Ilenia Spadaro), Promocamera -Azienda Speciale Camera di Commercio di Sassari. MarittimoMOB ha progettato e sta sperimentando un Acceleratore transfrontaliero di mobilità di cui il percorso formativo transfrontaliero costituisce il principale prodotto. L'obiettivo è contribuire a migliorare il potenziale d'inserimento nel mondo del lavoro dei giovani inoccupati e aumentare la competitività delle imprese delle filiere prioritarie della crescita blu per il settore della nauti-

ca, e verde per il turismo sostenibile in Corsica, Liguria e Sardegna. Il Corso (di cui il Direttore è la Prof. Francesca Pirlone), in particolare, intende definire e sperimentare un nuovo profilo formativo congiunto legato ai bisogni delle filiere della nautica, del turismo sostenibile e della sicurezza nell'accoglienza. Per raggiungere tale obiettivo, il percorso formativo, del quale stanno beneficiando 20 studenti transfrontalieri di età compresa tra i 18 e i 35 anni, è stato strutturato in diversi momenti: una Winter school (3 Masterclass: lezioni e workshop), un webinar sull'accoglienza sicura, delle visite aziendali e infine un periodo di stage transfrontaliero in una delle tre regioni partner. La Winter school, realizzata nella settimana tra l'11 e il 18 Gennaio 2021, ha approfondito gli aspetti legati al mondo delle competenze interculturali e soft skills. In particolare sono stati approfonditi i set-

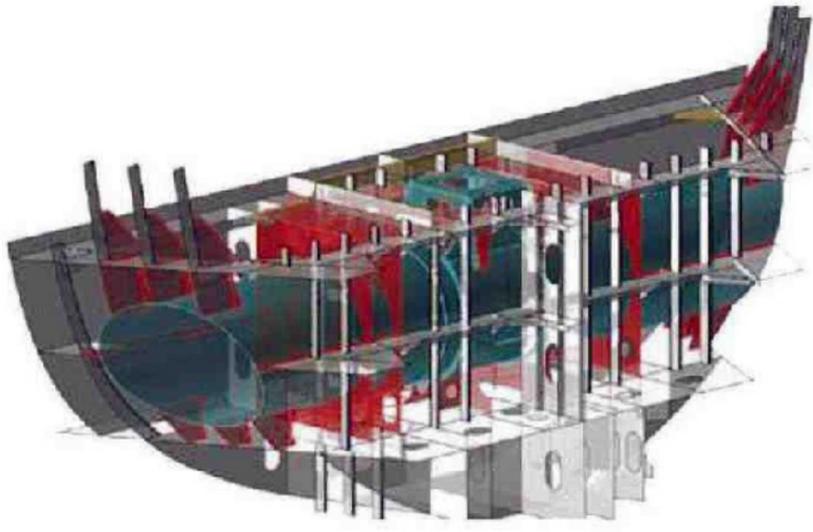
tori della nautica e del turismo in una ottica sostenibile e transfrontaliera. Le 3 masterclass, e i rispettivi workshop, hanno riguardato invece i temi legati alla leadership e lavoro di gruppo, al problem solving e all'organizzazione del lavoro.



Successivamente, a Febbraio, come lo stesso titolo del Corso, Specialista in accoglienza Sicura, ha voluto sottolineare, l'attenzione è stata rivolta agli aspetti legati all'emergenza sanitaria in corso. A riguardo nel percorso formativo è stato organizzato un webinar sulla sicurezza volto ad integrare le competenze tecniche con quelle legate agli aspetti igienici e sanitari con particolare riferimento ai

contesti lavorativi in cui i beneficiari potranno essere inseriti (ad esempio noleggio di barche, marine e agenzie di viaggio). A Marzo, sono state organizzate 6 visite Aziendali, due per ogni regione partner, che hanno coinvolto aziende riferite alla nautica e al turismo sostenibile. Il progetto, nonostante l'emergenza sanitaria in corso e i limiti imposti agli spostamenti tra diverse Regioni e Nazioni, non si è fermato, e grazie all'uso delle piattaforme informatiche è andato avanti realizzando le prime attività a distanza. Invece in presenza il Corso di perfezionamento ha previsto tra maggio e luglio gli stage transfrontalieri nelle aziende delle filiere blu e verdi. Nel merito, ad aprile si sono tenuti i colloqui per la definizione dei progetti formativi costruiti su misura per ogni studente per rendere l'esperienza più proficua anche in termini di valorizzazione del proprio Curriculum. La mobilità transfrontaliera, organizzata nelle diverse regioni partner, intende favorire l'apprendimento degli studenti sul campo, relativamente alle competenze interculturali e alle hard skills. A conclusione del Corso, l'Università di Genova rilascerà l'Attestato di frequenza e merito agli studenti che hanno terminato il percorso con successo.

Tutti gli approfondimenti sul progetto sono disponibili sul sito <http://interreg-maritime.eu/web/marittimo-mob> e sui social dedicati.



INTERPROGETTI

ENGINEERING & CONSULTING

- Progettazione navi e mezzi offshore
- Progettazione trasformazioni navali
- Supervisione lavori
- Consulenze ad armatori, cantieri, compagnie di assicurazione, P&I e banche
- Surveying
- Contenziosi e arbitrati

Genova & Singapore - www.interprogetti.it