

> 1

di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto.

Il valore complessivo dell'accordo con il cantiere cinese per la costruzione delle sette navi PCTC supera i 630 milioni di dollari. Tale investimento si iscrive nel massiccio piano di rinnovamento della flotta, che comprende ben 26 navi attualmente in costruzione: 17 unità car carrier ammonia ready, 5 ro-ro multipurpose della nuova classe "G5", due ro-ro ibride della serie GG5G e due ro-pax 'Superstar' (per la consociata Finlines).

"Investire nella progettazione e nella costruzione di navi tanto capienti e rispettose dell'ambiente, come le nuove unità

PCTC ammonia ready, significa contribuire concretamente tanto allo sviluppo del commercio internazionale quanto alla transizione ecologica nel settore dello shipping", ha affermato l'Amministratore Delegato del gruppo, Emanuele Grimaldi. "Il nostro progetto di ammodernamento della flotta è estremamente ambizioso, ma è di queste iniziative che il nostro settore ha bisogno per affrontare la grande sfida della decarbonizzazione, tra le più urgenti ed impegnative nostro tempo".

La consegna delle due PCTC appena commissionate è prevista per il 2026. Come le cinque gemelle ordinate all'inizio del 2023, saranno impiegate in viaggi tra l'Europa, il Nord Africa, il Vicino e l'Estremo Oriente, per soddisfare le esigenze di trasporto degli operatori del settore automotive.

POLITICA UE

30/05/2023

Assarmatori festeggia: la UE dice 'sì' ai fondi per l'intermodalità marittima

Stefano Messina: "Adesso dobbiamo riuscire a utilizzare le risorse, ovvero 125 milioni di euro, nel più breve tempo possibile"

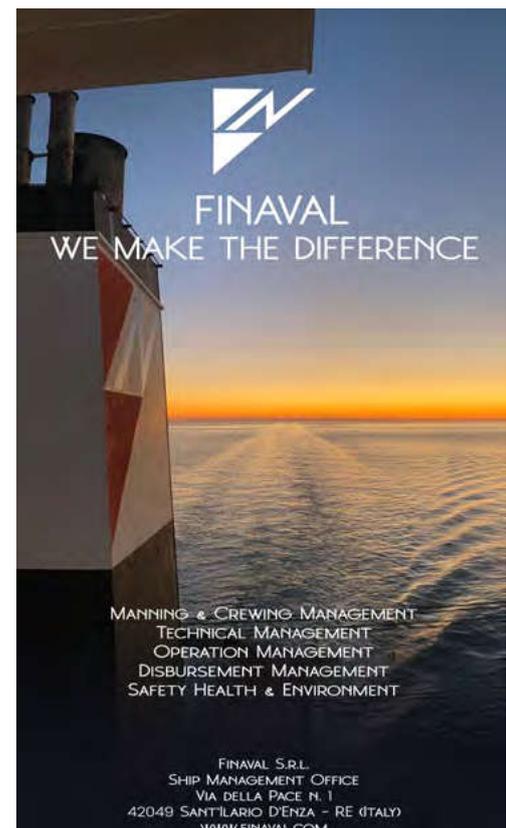


Stefano Messina

Assarmatori, tramite una nota stampa, ha voluto esprimere tutta la propria soddisfazione per la decisione assunta dalla Commissione europea, che ha approvato lo schema di supporto italiano all'intermodalità gomma-mare, con lo scopo di "promuovere il trasporto intermodale al fine di spostare il traffico merci dalla strada, riducendo in questo modo l'impatto ambientale, sanitario e sociale del traffico stradale e decongestionando le infrastrutture stradali; ciò in linea con gli obiettivi fissati dalla Strategia

dell'UE per la mobilità sostenibile e intelligente e del Green Deal europeo". Per più di due anni Assarmatori ha fornito il suo contributo tecnico nell'ambito della procedura negoziale che ha visto impegnata, da un lato, la Direzione Generale per le Politiche Integrate di Mobilità Sostenibile, la Logistica e l'Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, dall'altro lato, la DG COMP della Commissione europea. "L'obiettivo adesso è quello di riuscire a utilizzare le risorse, ovvero 125 milioni di euro, nel più breve tempo possibile. Questo consentirebbe di imprimere ulteriore slancio ai servizi delle Autostrade del Mare, segmento in cui l'Italia è leader indiscusso nel Mediterraneo e che contribuisce a realizzare una vera sostenibilità ambientale, trasferendo traffico dalla strada al mare e riducendo quindi incidentalità e inquinamento. Si tratta infine di una misura importante soprattutto in un momento come quello attuale caratterizzato da una forte spinta inflazionistica che sta erodendo il potere di acquisto delle famiglie", ha commentato

in conclusione il presidente di Assarmatori, Stefano Messina.



Sull'intermodalità marittima arrivano le reazioni delle associazioni

Dopo l'ok della UE e il plauso di Assarmatori e Confitarma (la quale però aggiunge una precisazione), arrivano anche i pareri e le analisi di ALIS e Conftrasporto

La Commissione europea ha dato in questi giorni il suo [via libera](#) a 125 milioni di euro per l'intermodalità strada-nave a corto raggio in Italia.

L'esecutivo comunitario, in base alle norme sugli aiuti di Stato, ha approvato, infatti, il regime nazionale che favorisce il trasporto combinato con l'obiettivo di spostare il traffico merci dalla strada e ridurre l'impatto ambientale e la congestione sulle infrastrutture stradali.

Il regime di aiuti approvato sarà operativo fino al 31 dicembre 2027, sotto forma di sovvenzioni dirette, ed è ricolto agli autotrasportatori che trasportano i loro veicoli su rotte marittime ammissibili da un porto italiano a un altro porto dello spazio economico europeo.

Le somme che verranno attribuite serviranno a coprire parzialmente i costi più elevati delle tratte marittime a corto raggio rispetto al trasporto solo strada. L'importo dell'aiuto sarà calcolato in base ai chilometri evitati sulla rete stradale italiana; i beneficiari potranno ricevere un massimo di 0,30 euro per veicolo-chilometro.

Nell'approvare il regime di aiuto, la Commissione ha ritenuto che il regime sia necessario e proporzionato per sostenere il coordinamento dei trasporti e



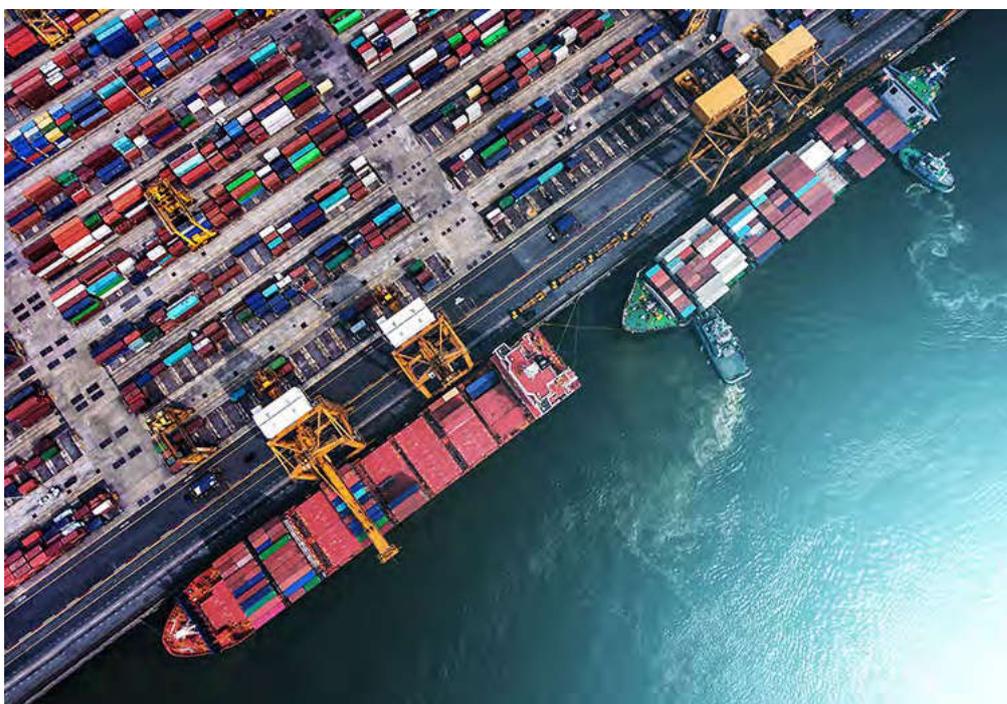
Guido Grimaldi

contribuisca allo sviluppo di un trasporto merci più sostenibile al fine di ridurre le esternalità negative del trasporto su strada, senza falsare indebitamente la concorrenza nel mercato unico.

Subito non sono mancate le reazioni delle

associazioni e degli stakeholder che in questi giorni hanno appreso la notizia come Assarmatori e [Confitarma](#).

Non ha tardato a esprimere la propria voce anche ALIS che si è espressa attraverso il suo presidente, Guido Grimaldi: "La notizia dell'approvazione da parte della Commissione Europea di un regime italiano fino al 2027 per favorire il trasporto combinato strada-mare è positiva perché va nella direzione da noi auspicata del riconoscimento dell'importanza dell'intermodalità e perché attendiamo da tempo il nuovo Regolamento dell'incentivo Marebonus per le prossime annualità. Riteniamo però che i 125 milioni approvati in 5 anni, ovvero 25 milioni annui, non siano sufficienti per una misura virtuosa come il Marebonus, per la quale sarebbe auspicabile uno stanziamento di 100 milioni annui". Grimaldi ha poi sostenuto che: "da una recente analisi del nostro Centro Studi con SRM, abbiamo dimostrato che, grazie proprio all'utilizzo dell'intermodalità rispetto al tradizionale trasporto tutto strada, nel 2022 i nostri Soci hanno sottratto e trasferito 5,8 milioni di camion dalle strade italiane e dall'Italia verso l'Europa, pari a oltre > 5



> 4

139 milioni di tonnellate di merci generando un abbattimento di oltre 5,3 milioni di tonnellate di emissioni di CO2. A tutto ciò si aggiunge un ulteriore dato fondamentale, ovvero il risparmio di oltre 7 miliardi di euro che famiglie e cittadini italiani hanno avuto grazie all'utilizzo del trasporto intermodale. Questi dati sono destinati a crescere e abbiamo infatti stimato che nel 2023 saranno sottratti e trasferiti 6 milioni di camion dalle strade pari a oltre 143 milioni di tonnellate di merci, generando un abbattimento di oltre 5,4 milioni di tonnellate di emissioni di CO2. Investire nell'intermodalità significa quindi apportare benefici diretti e concreti per la collettività in termini ambientali, economici e sociali".

La soddisfazione per il via libera riguarda anche Conftrasporto che si ritiene soddisfatta che il Governo abbia mantenuto i patti con il settore del dell'autotrasporto, come confermano le dichiarazioni del presidente di Fai-Conftrasporto-Confcommercio, Paolo Uggè: "Così come annunciato dal ministro Salvini nel corso del suo intervento all'assemblea della Fai (Federazione degli Autotrasportatori Italiani) del 27 maggio scorso a Taormina, la Commissione europea ha compiuto un passo importante a favore dell'intermodalità", ha ricordato Uggè che ha poi concluso: "Tale intervento fa parte delle intese convenute con il Governo e che erano state, fino ad oggi, congelate Il forte impegno del



Paolo Uggè

ministro Salvini va riconosciuto, in quanto interventi interessati miravano a riconoscere il beneficio ad altri soggetti diversi dagli autotrasportatori. Ora si aprirà il confronto tecnico con il dicastero dei Trasporti per concordare le modalità di utilizzo, in base all'accordo stipulato e previsto nel protocollo di intesa a suo tempo sottoscritto".

F.N.

HI-SPEED

30/05/2023

Tutti i collegamenti veloci per le isole che prendono il via

Ripartono le tratte da Napoli per le Isole Eolie e sempre dal capoluogo campano verso le Isole Pontine, operate da SNAV. Elba Ferries torna a collegare Piombino e Portoferraio

Arriva la stagione estiva e con essa non possono fare a meno di ritornare i collegamenti con le numerose isole italiane, meta di tantissimi turisti.

Dalla fine di maggio si torna a viaggiare da Napoli per le Isole Eolie grazie ai collegamenti veloci di SNAV. Un servizio che la compagnia assicura fin dagli anni '60 e che anche quest'estate permetterà di raggiungere le affascinanti perle siciliane dal capoluogo campano.

Il servizio sarà operato fino all'11 settembre. A giugno le partenze sono programmate nei fine settimana, dal venerdì alla domenica con ultimo rientro dalle Isole Eolie il lunedì. Partenze speciali sono previste per il Ponte del 2 giugno fino al 5 giugno.

Dal 29 giugno le partenze diventeranno giornaliere fino all'11 settembre e sulla linea opererà un aliscafo SNAV dalla capacità di 284 posti.

Le partenze sono previste alle ore 14.30 da Napoli Mergellina con arrivo a Stromboli dopo 4 ore e mezza di navigazione e scali successivi a Panarea, Salina e Vulcano prima di approdare a Lipari alle 20.30. Da qui l'aliscafo ripartirà la mattina successiva



per tornare a Napoli.

L'orario pomeridiano di partenza da Napoli diventa strategico per assicurare il comodo raggiungimento del porto di Mergellina anche ai viaggiatori in arrivo da altre città italiane ed europee. A tal

proposito, SNAV e Trenitalia hanno confermato anche quest'anno il biglietto integrato Treno + Nave che consentirà ai passeggeri di viaggiare con un tagliando unico da qualsiasi città italiana collegata a Napoli con Alta Velocità, Intercity e > 6

Quali pianificazione, investimenti, prospettive per i porti di Napoli e Salerno?

Alla Stazione Marittima di Calata Porta Massa, nel porto partenopeo, giovedì 8 giugno si discuterà di 'Autostrade del Mare e traffico infra Mediterraneo' nel convegno organizzato da Ship2Shore

di Emilia Leonetti

Mancano pochi giorni al convegno sulle Autostrade del Mare e il Traffico Infra Mediterraneo che la nostra Testata organizza nella sala eventi della Stazione Marittima di Calata Porta Massa, nel porto di Napoli.

Il confronto si terrà giovedì 8 giugno in mattinata (9-12.30) e si svilupperà in due sessioni: la prima vedrà la partecipazione di alcuni tra i principali *players* degli scali di Napoli e Salerno; la seconda quella di alcuni esponenti di rilievo del mondo della logistica campana. Le Istituzioni saranno rappresentate ai massimi livelli dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e dal Presidente della Commissione Trasporti della Regione Campania.

Ship2Shore prosegue, così, nel percorso, [iniziato lo scorso anno](#), con l'intento di riunire operatori campani e Istituzioni per



Scorza e Leonetti

SHIP2SHORE

PRESENTA IL CONVEGNO

AUTOSTRADE DEL MARE E TRAFFICO INTRA-MEDITERRANEO:
pianificazione, investimenti, prospettive per i porti di Napoli e Salerno

8 giugno 2023 | Stazione Marittima
Calata Porta di Massa, Porto di Napoli

AGENDA Moderatori: Angelo Scorza, Direttore Ship2Shore - Emilia Leonetti, giornalista

- 09:00 REGISTRAZIONE DEI PARTECIPANTI E WELCOME COFFEE
- 09:30 SALUTI
Cinzia Improta Amministratore Delegato Compagnia Marittima Meridionale
- INTRODUZIONE
Alessandro Panaro Direttore Dipartimento Maritime Economy SRM
- 10:00 PRIMA SESSIONE
Antonia Autuori Amministratore Delegato Michele Autuori Srl
Gaetano Improta Amministratore Delegato Terminal Traghetti Napoli
Paul Kyprianou Responsabile Relazioni Esterne Grimaldi Group
Maria Celeste Lauro Consigliere Assamatori, CEO Allilauro
- 11:00 SECONDA SESSIONE
Andrea Annunziata Presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale
Luca Cascone Presidente Commissione Trasporti Regione Campania
Claudio Ricci Amministratore Delegato Interporto Campano
Francesco Tavassi Presidente Temi Spa
- INTERVENTI DAL PUBBLICO
- 12:30 TERMINE CONVEGNO

IFCMM Stazione Marittima

CARONTE & TOURIST

MAIN SPONSOR

SPONSOR

GRIMALDI GROUP

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI-SALERNO-CAROTTE-LANCIANO DI STABIA

GNV

INTERPORTO CAMPANO
CONNECT YOUR BUSINESS

SCT salerno container

TEMI

discutere di strategie, progetti, investimenti in corso nei porti del sistema portuale campano per rafforzare e potenziare uno degli *asset* principale dell'economia e dell'occupazione della Regione Campania, ma anche del Mezzogiorno.

La nostra Testata lo fa seguendo una linea di ragionamento che, partendo dai temi trattati nel primo incontro, tenutosi sempre a giugno 2022, su "Lo shipping volano di sviluppo economico, occupazionale e culturale oltre il 2022", sfruttando la scelta dell'isola di Procida Capitale della Cultura, punta in questo secondo appuntamento a analizzare tematiche legate ai collegamenti di medio e lungo raggio riportando all'attenzione nazionale le Autostrade del Mare e soprattutto le grandi potenzialità connesse allo sviluppo dei traffici nell'area del Mediterraneo.

Si precisa, a tal proposito, che nel Mar Mediterraneo si concentra oltre il 30% del traffico commerciale mondiale, che l'Africa rappresenta uno dei mercati cui guardare per la crescita dei traffici e infine che la pandemia, ma anche la guerra in corso in Ucraina, hanno indotto a riconsiderare le modalità di affermazione dei porti e dei trasporti via mare ponendo al centro dello sviluppo la regionalizzazione, la sostenibilità e la digitalizzazione del settore marittimo.

Come coniugare, dunque, la necessità di ammodernare e potenziare le infrastrutture portuali con la capacità di rispondere alle sfide legate alla sostenibilità dei porti e delle flotte, alla digitalizzazione dei processi, ad uno sviluppo dei trasporti marittimi in linea con le nuove tendenze dei mercati, sono alcune degli interrogativi cui si proverà a rispondere durante il confronto del prossimo 8 giugno. Anche perché questi temi rivestono per il sistema portuale campano un grande rilievo per la posizione dei porti di Napoli e Salerno rispetto alle isole maggiori ma anche rispetto ai Paesi del Nord Africa.

In che modo, dunque, i porti di Napoli e Salerno stanno pianificando il potenziamento infrastrutturale legato ai collegamenti di medio e lungo raggio infra-Mediterraneo? Con quali investimenti? Come stanno procedendo gli armatori > 48

> 47

per ammodernare le flotte ma anche per acquisire nuovi mercati? Quanto pesa il costo dell'energia e la mancanza di impianti per il rifornimento di combustibili a basso impatto ambientale sull'affermazione dei porti di Napoli e Salerno nei collegamenti di medio e lungo raggio? La logistica che ruolo ha nell'ambito dei processi di innovazione e di trasformazione previsti? In che modo si connettono porti e interporti, sviluppo dei traffici e della logistica?

Sono alcune delle domande su cui si incentrerà l'incontro che, per motivi organizzativi, è stato suddiviso in due panel distinti di tavola rotonda, preceduti dai saluti dei padroni di casa, nella persona dell'Amministratore Delegato della Compagnia Marittima Meridionale, Cinzia Improta, e dalla introduzione di Alessandro Panaro, Responsabile del Dipartimento Maritime

Economy del centro studi di Banca Intesa San Paolo SRM, con il suo consueto affresco sui traffici.

La prima sessione riunirà intorno al tavolo: Matteo Catani, Ad GNV Grandi Navi Veloci, Antonia Autuori, Amministratore Delegato Michele Autuori srl, Paul Kipryanou, Responsabile Relazioni Esterne Grimaldi Group, Gaetano Improta, Amministratore Delegato Terminal Traghetti Napoli, Maria Celeste Lauro, Consigliere Assoarmatori e CEO di Alilauro.

La seconda sessione vedrà la partecipazione di Giuliana Brucato, Direttore Generale Automar Spa, Claudio Ricci, Amministratore Delegato Interporto Campano, Francesco Tavassi, Presidente Temi Spa. Concluderanno il convegno: Andrea Annunziata, Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale e Luca Cascone, Presidente Commissione Trasporti Regione Campania.

CONTAINER

01/06/2023

Le rotte del capitalismo familiare alle prese con uno shipping sempre più 'glocal'

Stefano Messina, Presidente dell'omonimo gruppo (e dell'associazione Assarmatori), ospite d'onore del Propeller genovese: "In 3 anni abbiamo azzerato il nostro debito. E il rapporto col socio MSC è ottimo"

di Francesco Bottino

Genova - Per mettere a fuoco opportunità e rischi di uno shipping che si sta facendo sempre più 'glocal' (crasi tra i termini inglesi *global* e *local*), chi meglio dell'esponente della terza generazione di una famiglia di armatori che a oltre 100 anni dall'anno di fondazione dell'azienda mantiene testa, cuore e spirito – anche nel modo di fare business – all'ombra della Lanterna, ma coltiva una vocazione internazionale sempre più spiccata e, da alcuni anni, ha accolto nella compagine azionaria il primo liner al mondo?

A questo devono aver pensato gli animatori del Propeller Club genovese, capitanati dalla Presidente, la Professoressa Giorgia Boi, quando hanno invitato come relatore ad una delle tradizionali 'serate conviviali' – svoltasi peraltro nell'eccezionale cornice di Palazzo Pallavicino, nel centro storico del capoluogo ligure – Stefano Messina, Presidente del Gruppo Messina, Vice Presidente Esecutivo della Ignazio Messina & C nonché Presidente di Assarmatori.

Una prima accezione di glocal, è stata declinata da Messina in relazione al tema dimensionale delle aziende: "Il capitalismo familiare non è un limite di per sé, anzi: è nelle società di questo tipo che spesso si consolidano e si valorizzano



esperienze e know how. Ma nello shipping di oggi, sempre più capital intensive, servono grandi quantità di denaro che spesso, inevitabilmente, devono essere fornite da soggetti esterni".

Se questi due ingredienti vengono mixati seguendo la ricetta corretta, "che non

è universale, ma va adattata caso per caso", allora la formula 'glocal' trova la sua espressione migliore, mettendo al riparo l'armatore da uno dei principali rischi che può correre nel contesto attuale, ovvero quello di essere troppo piccolo: "Non voglio certo negare > 49