

## **Un convegno del C.I.S.Co. ha evidenziato i rischi e le opportunità derivanti dall'ingresso in servizio delle mega portacontainer**

*Il tema è stato analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato*

*inforMARE* - Solo una decina d'anni fa, quando l'economia mondiale sembrava destinata ad una duratura crescita e quando il trasporto marittimo di linea, che è indissolubilmente legato ai destini dell'economia globale, sembrava proiettato nella stessa direzione, molti, almeno tra i top manager delle principali compagnie del trasporto marittimo containerizzato, erano convinti delle opportunità di dotare le flotte di navi di grandi capacità di carico e pochi esprimevano perplessità sull'impiego di queste gigantesche portacontainer.

Per fare oggi il punto sullo stato attuale delle cose, nel momento in cui un considerevole numero di queste mega navi ha già fatto il suo ingresso sul mercato e quando ormai da tempo la crescita di diverse economie mondiali ha subito un notevole rallentamento e fasi di arresto, il C.I.S.Co. (Council of Intermodal Shipping Consultants) ha organizzato un convegno intitolato "Larger Vessel, Larger Opportunities?" che si è tenuto ieri nella sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli nell'ambito della manifestazione Napoli Shipping Week. Scopo dell'incontro è stato di approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

Dubbi su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi sono stati espressi da Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli, che ha prospettato invece una loro probabile crescita numerica. Ciò - ha rilevato - dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale.

Per Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, le larger vessels sono un'opportunità da sfruttare al meglio e questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti - ha osservato - dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico.

Secondo Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International, l'ampliamento del canale di Panama inaugurato domenica scorsa, con il limite di capacità di circa 13.000 teu delle navi che possono attraversarlo, pone un termine alla crescita dimensionale delle portacontenitori.

Nel suo intervento Roberto Bucci del Terminal Flavio Gioia ha evidenziato come le larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta quindi un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

Il convegno è proseguito con una seconda sessione che ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici

containerizzati, il primo di Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions che ha illustrato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva, che offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi, e il secondo di Miki Ferrari di Fly Technologies, incentrato su una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma, che permette la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, ha rimarcato quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti, ha sottolineato le possibilità di sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA, anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast. Paola Bottigliero di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale, ha parlato delle problematiche di interfaccia con le autorità doganali, della lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e delle sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe. (2/4)

# NAPLES SHIPPING WEEK: IERI IL CONVEGNO LARGER VESSEL, LARGER OPPORTUNITIES? ORGANIZZATO DA C.I.S.CO.

30 giugno 2016 – Economia del mare Magazine

Si è svolto ieri, mercoledì 29 giugno 2016, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno **Larger Vessel, Larger Opportunities?**, organizzato da **C.I.S.Co.** nell'ambito della **Naples Shipping Week**.

L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il **tema del gigantismo navale** analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato. I lavori hanno preso il via con i saluti del Segretario Generale di **C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini** che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento.

In qualità di Presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

**Emanuele D'Agostino**, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal.

Il primo a prendere la parola è stato **Pasquale Tramontana**, amministratore delegato della **MSC di Napoli** che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale.

Il secondo intervento ha visto come relatore **Agostino Gallozzi**, presidente di **Salerno Container Terminal**, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico.

Il moderatore ha poi invitato nella discussione **Enzo Esposito**, amministratore delegato di **Emes International**, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci.

A concludere la sessione l'intervento di **Roberto Bucci**, del **Terminal Flavio Gioia**, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato **Alberto Ghiraldi** della **Passive Refrigeration Solutions** che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi.

Il secondo intervento, proposto da **Miki Ferrari** di **Fly Technologies**, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. **Marco Spinedi**, presidente dell'**Interporto di Bologna**, è stato il primo

ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie.

La parola è poi passata ad **Antonio Pandolfo** di **Newcoop**, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata. L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta.

L'intervento successivo, proposto da **Celso Paganini**, amministratore della **Porto Pavino LLC** e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento).

L'ultimo intervento è stato di **Paola Bottigliero**, di **Saimare Napoli**, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.





## **SVOLTO IL CONVEGNO LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES? ORGANIZZATO DA C.I.S.Co. NELL'AMBITO DELLA NAPOLI SHIPPING WEEK**

**Un'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato**

Napoli, 1 luglio 2016 - Si è svolto mercoledì 29 giugno 2016, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno Larger Vessel, Larger Opportunities?, organizzato da C.I.S.Co. nell'ambito della Napoli Shipping Week.

L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

I lavori hanno preso il via con i saluti del Segretario Generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento.

In qualità di Presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico. Il moderatore ha poi invitato nella discussione Enzo Esposito, amministratore

delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di Roberto Bucci, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da Miki Ferrari di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato

il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata.

L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento).

L'ultimo intervento è stato di Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.





# CONVEGNO “LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES?” ALLA NAPOLI SHIPPING WEEK

**1 Luglio 2016 – Il Nautilus**



NAPOLI – Si è svolto mercoledì 29 giugno 2016, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno Larger Vessel, Larger Opportunities?, organizzato da C.I.S.Co. nell'ambito della Napoli Shipping Week.

L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

I lavori hanno preso il via con i saluti del Segretario Generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento. In qualità di Presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica.

Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico.

Il moderatore ha poi invitato nella discussione Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di Roberto Bucci, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità.

Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato Alberto Ghiraldi della



Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da Miki Ferrari di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma.

La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata.

L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento). L'ultimo intervento è stato di Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale.

Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.

# C.I.S.CO: LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES?

## Primo Magazine



**1 luglio 2016** - Si è svolto mercoledì 29 giugno 2016, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno Larger Vessel, Larger Opportunities?, organizzato da C.I.S.Co. nell'ambito della Napoli Shipping Week . I lavori hanno preso il via con i saluti del Segretario Generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento.

In qualità di Presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara. Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione. Il primo a prendere la parola è stato Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Il secondo intervento ha visto come relatore Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio.

Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. Il moderatore ha poi invitato nella discussione Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere

la sessione l'intervento di Roberto Bucci, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità.

La seconda sessione ha visto prendere la parola Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da Miki Ferrari di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata. L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy.

I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento). L'ultimo intervento è stato di Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.

Maurizio De Cesare

04/07/16 – SHIP2SHOREHO

### Le grandi navi mettono in ansia gli operatori

**Al convegno napoletano del C.I.S.Co. emergono molte perplessità e critiche sull'imperante gigantismo navale dettato dai leader del mercato containerizzato**



**Dal nostro inviato**

**Napoli** – L'ampia stazione marittima del Molo Angioino sparisce sotto la sagoma ingombrante della Harmony of the Seas, il gigante da 220mila GT della Royal Caribbean che la soverchia, con un'altezza doppia rispetto al maestoso edificio in stile littorio.

Sull'altra banchina del terminal crociere, la grande nave della Costa Crociere sembra relegata la rango di tender a confronto con la nave parte della classe di unità più grandi al mondo.

Anche nel settore passeggeri il gigantismo navale è imperante, la ricerca esasperata delle economie di scala tradotte in unità realizzate sino a sfiorare i limiti fisici di compatibilità con le infrastrutture portuali è quasi un must imprescindibile, e se ne ha una dimostrazione pratica proprio nella location eletta dalla Naples Shipping Week come teatro principale dei convegni della settimana.

Ma è nel settore dei container che le mega-ships continuano a esacerbare il confronto coi record di costruzione dell'anno precedente, fino a mettere in acqua una 'invincibile armata' che mette paura, una flotta che tuttavia non convince tutti i soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

Se ne ha una riprova all'intrigante convegno organizzato da C.I.S.Co. e significativamente intitolato "Larger vessels, larger opportunities", il cui Segretario Generale, Giordano Bruno Guerrini, dopo aver presentato il

ruolo e la consistenza attuale dell'associazione (41 membri), ne ha ricordato il cambio di orizzonte nell'evoluzione temporale dei mercati, dalla fabbricazione dei container alla logistica e intermodalità.

In qualità di Presidente del BIC Bureau International del Containers, l'ex top manager di Hapag Lloyd fa riferimento alla nuova normativa sulla VGM Verified Gross Mass, in vigore dal 1° luglio, presentando il progetto pilota TDC Technical Characteristics Database, lanciato dal BIC: una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara. Il progetto che si intende mettere a disposizione in realtà nasce con altri scopi ma si può adattare alle nuove esigenze poste dagli ultimi dettati legislativi.

Guerrini mette poi subito il dito nella piaga: navi sempre più grandi non solo come dimensioni ma anche come spaventoso fabbisogno finanziario implicano grandi problematiche e altrettante sfide ai porti. In tema di pesatura dei container, non esiste una normativa uniforme, ogni paese, a seconda della propria disponibilità e della legge in vigore, si comporterà correttamente e coerentemente come la propria amministrazione ha deciso di fare. Ma il pericolo concreto è che l'aumento dei costi implicato dal VGM determini una distorsione dei flussi di traffico con questo nuovo delta di costo.

Sollecitata a dare una risposta durante una recentissima audizione a Bruxelles, la DG Move ha dato ragione agli operatori, tuttavia sostenendo di non potere intervenire.

Ma è il dibattito sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal, abilmente condotto dall'inedito moderatore Emanuele D'Agostino, che si concentra sulla reale necessità di avere navi sempre più grandi.

Messo sotto torchio, ma senza mai sottrarsi alle numerose domande postegli, Pasquale Tramontana, amministratore delegato della sede di Napoli di MSC – che già dispone di un congruo numero di colossi del mare: 52 mega navi, di cui 14 tra 18 e 19.000 TEUs – ritiene improbabile un'ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer oltre le attuali impressionanti capacità da 20.000 TEUs, perché il gigantismo è arrivato al top con scafi da 400 metri di lunghezza e 60 di larghezza.

Il top manager partenopeo ne prospetta invece un loro possibile proliferare nel numero; un quadro di mercato che dovrà comportare perciò un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale.

Il gigantismo navale, dunque, non ammazza i feeder né il sistema logistico di trasferimento terrestre, anzi le grandi navi hanno bisogno di questi fattori, sebbene all'estero tale problema non si senta minimamente.

Tramontana ricorda ancora che adesso, da circa quattro anni, le banche sono tornate ad essere amiche degli armatori; oggi però finanziamo gli investimenti nel nuovo tonnellaggio solo se hai un bel contratto di noleggio a lungo termine, da almeno 15 anni.

Citando una massima del suo gran capo Gian Luigi Aponte, il dirigente di MSC annota ancora che la compagnia con le navi da 4 mila TEUs perde, con quelle da 9 mila va in break even, mentre solo con le 14 mila va a guadagnare.

L'alleanza coi danesi di Maersk suggellata nel binomio 2M, in pista da 14 mesi, va bene; dunque MSC resta fiduciosa nel futuro. L'accorpamento dei porti italiani non interessa, piuttosto che ci sia una bella cabina di regia centralizzata a Roma in grado di gestire bene denari e investimenti, facendo sforzi mirati; è inutile avere 10 porti di prima classe ma nessuno che accolga le navi da 350 metri. E occhio, infine, a seguire i

capricci dei politici locali, perché sono le compagnie che decidono dove andare, e non i porti; dunque è inutile costruire a vanvera.

Il Cav. Agostino Gallozzi, presidente di SCT Salerno Container Terminal, si mostra invece molto inquieto sui benefici effettivamente portati dai *larger vessels*, ritenendo che in realtà questi siano responsabili delle ripetute perdite di denari registrate da molti operatori minori della catena logistica, in realtà da quasi tutti gli attori del ciclo. In ogni caso è d'uopo un loro inserimento in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio. I terminal dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico.

La grande illusione è che si potesse produrre a Est e consumare ad Ovest; ma se non riusciamo a bilanciare i flussi, come si fa a rispettare questo schema?

La Cina, da grande produttore, ha creato un PIL che ha reso il paese ora anche grande consumatore.

Dobbiamo dunque riprendere a fare nostra la vocazione di *export oriented*, che deve essere una decisione del paese, andando tutti insieme a fare una macchina competitiva che avrà necessità di trasporto di navi e logistica. L'imprenditore non deve chiedere cosa deve fare il paese per lui, ma cosa può fare lui per il paese; dovremo ragionare su navi molto piene westbound e abbastanza piene eastbound, cioè il contrario esatto di adesso!

In Italia non c'è vero interesse strategico per il transhipment, al nostro paese interessa avere un sistema di distribuzione del Made in Italy nel mondo che sia efficiente.

Si parla oggi tranquillamente di andare oltre i 20.000 TEUS, ma quante mega unità vogliamo fare?

Lo shipping non è tutto fatto solo di grandi navi, secondo l'imprenditore salernitano, il quale pensa che la nave ottimale sia quella da 10-15mila TEUs, perché se troppo grandi le unità creano scompensi.

Tuttavia il mondo dello shipping è molto maschilista, annota ancora Gallozzi con un'efficace provocazione, che suona beffarda e maliziosa, immaginando un ipotetico dialogo tra i maggiori armatori, i quali direbbero, con riferimento al loro tonnellaggio: io ce l'ho più grosso del tuo!

La vera rivoluzione non è il raddoppio di Suez ma l'espansione di Panama perché spingerà dalle nostre parti un eccesso di stiva come conseguenza della delocalizzazione in rotte minori delle navi panamax quale 'effetto domino', dunque è uno scenario complesso e insidioso quello che si presenta, cui ovviare con soluzioni concettuali nuove, trovando altri spazi alla merce.

Come terminalisti, non si possono fare riempimenti a mare perché molto costosi, l'unico segreto è creare ambiti nuovi a terra; fare un retroporto e piattaforma logistica, lanciare un network di terminal satelliti utilizzando sapientemente la logistica dell'import e dell'export e i flussi dei container pieni e vuoti, con diffusione della portualità nelle aree agricole a basso costo del terreno, ove creare una piastra logistica integrata diffusa nel territorio; questa è la ricetta di Gallozzi, che già sta provvedendo come imprenditore a portare avanti tale ragionamento per il suo articolato gruppo.

Partendo dalla sua solida e pluriennale esperienza nel settore, che gli permette un'ampia retrospettiva sull'evoluzione del naviglio in oltre mezzo secolo di containerizzazione, Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International (Arkas Group), vede nell'ampliamento del Canale di Panama di freschissima realizzazione il limite massimo delle megaships, il cui taglio da 13.000-14.000 TEUs del nuovo Canale di Panama, appare 'ideale'; dovremo tararci tutti su quella.

Oltre quella misura si tratta di un fatto di 'orgoglio' degli armatori, che hanno un ego smisurato, tutti protesi a inseguire un gigantismo non sostenuto da una reale questione di volumi merci, e che 'se la tirano' - verbo scivoloso, dopo quanto detto da Gallozzi sulla loro personalizzazione della dimensione - dunque poniamo un limite sulla dimensione.

Lo schema di sviluppo futuro dei traffici vede due soli hub nel Mediterraneo: Port said o Pireo a est, Malta per i traffici capillari, Tangeri e Agadir ad ovest.

Dal suo canto il terminalista Roberto Bucci, titolare del Terminal Flavio Gioia di Napoli, considera le maxi portacontainer una vera insidia per i terminali multipurpose piuttosto che un'opportunità; in una fase storica di grande incertezza in cui si trovano il mercato globale e quello dello shipping, che risente della compressione dei noli per terminalisti e feeder, per le piccole realtà come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta dunque un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

Bucci è naturalmente a favore della concorrenza perché quando c'è monopolio i prezzi salgono inevitabilmente. Dunque è da augurarsi una situazione di normale competizione, sebbene questo sia ormai un sogno; ci sono fatti imprevedibili all'ordine del giorno a turbare i mercati, come ad esempio il Brexit che stando alle ultime notizie diminuirà ancora il PIL generale.

La seconda sessione vede poi interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati.

Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions illustra la tecnologia dei container a refrigerazione passiva, che offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi.

Miki Ferrari di Fly Technologies pone al centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma; la situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza, e tale tecnologia consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste evitando il pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori considera l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva.

Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, analizza quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti italiani investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie.

Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano in relazione alla grande distribuzione organizzata, mette in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta.

Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita, che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti, richiama le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il Made in Italy, con vantaggi elevati perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento).



Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale, infine, focalizza le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche, temi caldi che cozzano con lo stravolgimento del patrimonio infrastrutturale dettato dal gigantismo navale.

Angelo Scorza

## SI È SVOLTO IL CONVEGNO LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES? ORGANIZZATO DA C.I.S.Co. NELL'AMBITO DELLA NAPOLI SHIPPING WEEK



### Lunedì 04 Luglio 2016 - SevenPress

Si è svolto mercoledì 29 giugno 2016, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno Larger Vessel, Larger Opportunities?, organizzato da C.I.S.Co. nell'ambito della Napoli Shipping Week .

L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

I lavori hanno preso il via con i saluti del Segretario Generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento.

In qualità di Presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portali in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico. Il moderatore ha poi invitato nella discussione Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di Roberto Bucci, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da Miki Ferrari di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata. L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento). L'ultimo intervento è stato di Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.

## Gigantismo navale, il convegno Cisco a Napoli



Nell'ambito della *Napoli Shipping Week*, **conclusa nei giorni scorsi**, si è svolto presso la Stazione Marittima del capoluogo campano anche l'interessante convegno "*Larger Vessel, Larger Opportunities*" organizzato da Cisco. L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

I lavori hanno preso il via con i saluti del segretario generale di Cisco, **Giordano Bruno Guerrini**, che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento. In qualità di presidente del Bic, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla Vgm, presentando il progetto pilota Tdc, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

### La prima sessione

**Emanuele D'Agostino**, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato **Pasquale Tramontana**, responsabile della sede Le Navi di Napoli (agente Msc), che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore **Agostino Gallozzi**, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico. Il moderatore ha poi invitato nella discussione **Enzo Esposito**, amministratore delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13mila teu. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di **Roberto Bucci**, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale

rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

### **La seconda sessione**

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato **Alberto Ghiraldi** della Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da **Miki Ferrari** di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

### **La terza sessione**

La terza fase dei lavori ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. **Marco Spinedi**, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad **Antonio Pandolfo** di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata. L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da **Celso Paganini**, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli Usa siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento). L'ultimo intervento è stato di **Paola Bottigliero**, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.

07/07/2016

## Gigantismo navale al centro del convegno di C.I.S.Co

Si è svolto di recente, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno "Larger Vessel, Larger Opportunities?" organizzato da C.I.S.Co. nell'ambito della Napoli Shipping Week. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato. I lavori hanno preso il via con i saluti del **segretario generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini** che ha presentato il ruolo dell'associazione. In qualità di presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

### Prima sessione: sintesi degli interventi

Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato **Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC** di Napoli che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore **Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal**, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico. Il moderatore ha poi invitato nella discussione **Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International**, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di **Roberto Bucci, del Terminal Flavio Gioia**, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

### **Risvolti tecnici discussi nella seconda sessione**

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato **Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions** che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da **Miki Ferrari di Fly Technologies**, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

### **Terza sessione: l'impatto degli gigantismo sulle infrastrutture**

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad **Antonio Pandolfo di Newcoop**, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata. L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da **Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC** e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento). L'ultimo intervento è stato di **Paola Bottigliero, di Saimare Napoli**, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.