



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

Lo shipping internazionale
a portata di clic



con uno sguardo a **Sud**
informazionimarittime.com

PERIODICO BISETTIMANALE - SI PUBBLICA IL MERCOLEDÌ E IL SABATO - ISSN 2785-2431

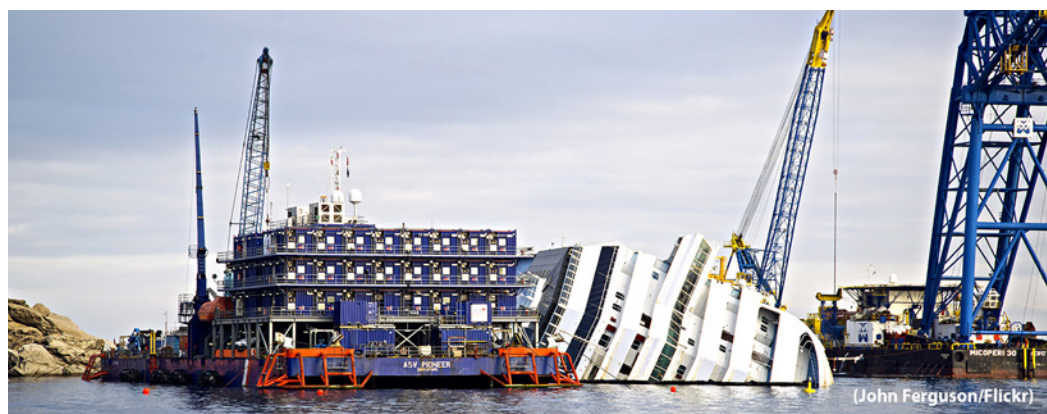
SEDE: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli - Tel./Fax 081 5590949 - mail: info@informazionimarittime.it

ANNO LXXVII - N. 4
15 GENNAIO 2022

Per un inchino andato storto, dieci anni fa naufragava la *Costa Concordia*

Le scole e i cassoni

L'incidente, la messa in sicurezza, la rotazione, il rigalleggiamento, l'alta ingegneria, Nick Sloane e un'operazione di recupero pazzesca. La demolizione e un inchino costato un miliardo e mezzo di euro



Isola del Giglio. (Paolo Bosso). Alle 21.42 (o quarantacinque, se si parte dalla segnalazione ricevuta dalla Capitaneria) di dieci anni fa, il 13 gennaio del 2012 la Costa Concordia urta le Scolle, un gruppo di scogli dell'isola del Giglio, nel Tirreno, tra le coste della Toscana e del Lazio. È una storia che conosciamo tutti, il naufragio di una grande nave da crociera che ha causato 32 vittime, su 4.229 persone a bordo quella sera, mentre era in viaggio tra Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Cagliari e Palermo.

I soccorsi arrivarono immediatamente, quelli della Capitaneria di porto di Civitavecchia principalmente, sia dal mare che dall'aria, e in poche ore la nave è stata evacuata. Un ricordo e un tributo a quella sera lo ha condiviso sulla sua pagina facebook proprio la Guardia costiera, insieme a un altro con le immagini e le comunicazioni tra i soccorritori a terra e gli elicotteri.

Il naufragio e il recupero della Costa Concordia è stato uno dei più grossi e importanti della storia della navigazione. È stato causato da un "inchino", un'usanza marinara che consiste nel passare in sicurezza più ravvicinati alla costa, in genere per salutare un luogo o una persona in particolare. Ovviamente la manovra di quella sera non è stata fatta in sicurezza e qualcosa è andato storto. Il naufragio è costato, tra danni, costi di recupero e risarcimenti, almeno un miliardo e mezzo di euro. È un evento che per più di un anno, fino allo spostamento, è stato seguito dai giornali e le televisioni di tutto il mondo. Ricco di aneddoti, tragedie e vicissitudini giudiziarie. Una storia fatta di capi carismatici (uno fra tutti, Nick Sloane, il senior salvage master), di altissima ingegneria, di fortuna e grande organizzazione logistica.

L'operazione di recupero del relitto è stata una delle più complesse e incredibili nella storia dei

segue a pagina 6

Progetto a più campate

Governo avvia studio fattibilità Ponte sullo Stretto

Roma. Il ponte sullo Stretto di Messina, un'opera di cui si parla da decenni, inizia a fare i primi passi verso una prima progettazione. Il ministero delle Infrastrutture ha annunciato al Consiglio dei ministri, riunitosi oggi, la procedura che porterà nei prossimi mesi prima all'affidamento e poi alla scrittura di uno studio di fattibilità, la versione preliminare del progetto di costruzione di un lungo ponte che colleghi Calabria e Sicilia.

Lo studio si dovrà basare, come ha indicato il gruppo di lavoro dedicato del ministero di Enrico Giovannini in una relazione di aprile scorso, su un "ponte aereo a più campate", quindi non un ponte sospeso, «valutandone la intrinseca sostenibilità sotto tutti i profili indicati, mettendola a confronto con quella del ponte "a campata unica" e con la cosiddetta "opzione zero", cioè lo scenario attuale, quello in cui il ponte non è stato costruito.

I vantaggi di un ponte a più campate. Come spiega la nota informativa del ministero delle Infrastrutture, i vantaggi sono diversi: costa meno di un ponte sospeso; ha una maggiore lunghezza complessiva, il che permetterebbe di avvicinare le

segue a pagina 6

125 mila carri nel 2021

La Spezia, record di treni e container

La Spezia. Per il porto di La Spezia lo scorso 2021 è stato un buon anno, con traffici in crescita e nuovi record, per esempio nel trasporto ferroviario dei container che rappresenta uno dei fiori all'occhiello del principale terminal, intuito e portato avanti da Angelo Ravano negli anni 70, ben prima quindi dell'altra felice intuizione giù in Calabria con il terminal del porto di Gioia Tauro. Dunque, la ferrovia che ha registrato un incremento del 12% in termini di teu. Nel dettaglio sono stati movimentati 8.500 treni e 125 mila carri.

«L'incremento dei treni rispetto al 2020 e del 6,6% rispetto al 2019, premia la politica green che stiamo attuando, il lavoro di squadra che si sta consolidando nel porto e il continuo dialogo con il territorio», ha commentato il presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva.

Ma è il La Spezia Container Terminal (LSCT - Gruppo Contship) che ha realizzato un risultato migliore con un traffico complessivo di 1.263.518 containers/teu, ed un incremento del 17% molto significativo.

«Nel 2021 LSCT - spiega a Ship2Shore, l'Ad Alfredo

segue in ultima pagina

Maersk annuncia: nel 2023 il primo servizio a metanolo

Copenaghen. Dimezzamento delle emissioni Centro il 2030, per arrivare a zero entro il 2040, dieci anni prima degli obiettivi internazionali. È la nuova politica ambientale di Maersk, che ha recentemente riassunto la tabella di marcia aziendale da qui ai prossimi due decenni.

2022-2030. Il primo passo è avviare la prima linea marittima senza emissioni di gas serra, cioè con navi portacontainer spinte dal metanolo. Maersk ha detto che questo innovativo servizio, il primo della storia, arriverà l'anno prossimo, entro il 2023. L'anno successivo dovrebbe entrare

segue in ultima pagina

Il rincaro del gas lascia scoperti i camion ecologici

Roma. Secondo Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito, con il rincaro delle materie prime, l'aumento dei costi di trasporto e l'inflazione, un compenso economico va applicato allo stato attuale anche ai mezzi pesanti classificati come "verdi" - quelli che inquinano quasi nulla - insieme agli euro 5 ed euro 6 a combustione tradizionale, che recuperano sul rimborso delle accise. C'è uno squilibrio, spiega il sindacalista, perché mentre per i primi le imprese riescono a recuperare parte dei costi di gestione del mezzo, per quanto riguarda quelli di nuova generazione,

segue in ultima pagina

Arrivi & Partenze: Napoli (2-6) - Salerno (9-12) - Gioia Tauro (12-13)

DALLA PRIMA PAGINA

La Spezia record

Scalisi - ha presentato un nuovo Piano d'impresa il cui principale progetto riguarda il nuovo Terminal Ravano. Tale investimento entrerà nella sua fase di realizzazione nella seconda metà del 2022 e si completerà entro il 2025. Alla fine dei lavori LSCT avrà una nuova banchina di 525 metri, attrezzata con 5 Ship-to-shore di ultima generazione, un piazzale gestito con mezzi semi automatici elettrici e nuove aree a disposizione per lo stoccaggio dei traffici futuri, che prevediamo si potranno incrementare fino a 2 milioni di TEUs».

Anche sul fronte del lavoro novità confortanti che dovrebbero riportare i livelli occupazionali alle realtà pre-Covid. Sono, infatti, almeno 55 le assunzioni previste nelle aziende portuali entro il 2023. E le figure lavorative più richieste sono quelle tecniche, in particolare l'operatore di piazzale e il rizzatore. Numeri suscettibili di variazioni, probabilmente al rialzo, se la pandemia andasse progressivamente a scemare.

Maersk a metanolo

in servizio la prima grande nave (16 mila TEU di capacità) spinta a metanolo. L'obiettivo è quello eliminare dalle attività del gruppo logistico circa 5 milioni di tonnellate

di anidride carbonica l'anno entro il 2030, allineandosi alle politiche internazionali e agli studi scientifici che fissano un aumento medio della temperatura globale non superiore agli 1,5 gradi celsius. Per riuscirci le due grandi divisioni del gruppo logistico, il trasporto oceanico e il terminalismo portuale, dovranno ridurre le emissioni di gas serra rispettivamente del 50 e del 70 per cento. Significa che almeno un quarto del carico trasportato via mare dovrà essere fatto senza emettere inquinamento, quota che sale al 30 per cento per il cargo aereo, mentre per la logistica a contratto (magazzini e depositi) e la catena del freddo la riduzione dovrebbe essere del 90 per cento.

«Ciò che serve è un rapido aumento di scala che cercheremo di ottenere in stretta collaborazione con clienti e fornitori lungo l'intera catena di approvvigionamento», afferma Henriette Hallberg Thygesen, CEO Fleet & Strategic Brands di Ap Moller-Maersk.

2030-2040. In questa seconda decade la strategia è quella di ridurre significativamente le emissioni intervenendo sulle singole attività: magazzino, consegna corrieri e catena del freddo, principalmente. Sfide che per essere completate richiedono, secondo Maersk, «un'analisi approfondita dei dati e una stretta collaborazione con i fornitori locali e regionali di prodotti e servizi in tutta Maersk».

Rincaro del gas

che non consumano gasolio, si configura sia la spesa iniziale (un camion a gas può arrivare a costare anche 40 mila euro in più di uno tradizionale) che quella di gestione in un contesto in cui un pieno di gas oggi costa tantissimo rispetto ad appena un anno fa, e senza che, a differenza di chi utilizza camion a gasolio, sia possibile recuperare quasi nulla. «È indispensabile e urgente fare rientrare tali veicoli industriali almeno nel recupero trimestrale delle accise, per un valore identico a quello riconosciuto ai veicoli motorizzati euro 5 ed euro 6», secondo Longo.

Quello che è cambiato è il costo del gas, che negli ultimi mesi è rincarato vertiginosamente a oltre 2 euro a litro, quando circa un anno fa si aggirava sui 60 centesimi. Il sindacalista spiega che negli ultimi anni molte imprese di autotrasporto anziché acquistare veicoli industriali motorizzati euro 5 o euro 6, per i quali viene consentito il recupero trimestrale di parte delle accise (per circa 214 euro ogni mille litri di carburante), hanno preferito

seguire l'orientamento sostenibile anche in presenza di un maggior costo del veicolo, che avrebbe dovuto essere compensato con un minor costo del carburante (intorno ai sessanta centesimi per litro). «Imprese - spiega Longo - che oggi si trovano fra l'incudine di una concorrenza esercitata da chi è stato posto in grado di recuperare le accise e chi ha investito davvero nel green e per questo è paradossalmente penalizzato. In pochi mesi la situazione internazionale ha pericolosamente compromesso il costo di tale tipo di carburante, raggiungendo un valore inimmaginabile di 2,20 euro per litro esclusa iva. Oggi questo straordinario maggior costo, oltre a determinare un clamoroso svantaggio competitivo rispetto alle imprese di autotrasporto che adoperano flotte di veicoli altamente inquinanti, rischia di generare un inaccettabile default proprio per le imprese più virtuose e pertanto siamo a chiedere un significativo intervento economico che, almeno parzialmente, consenta a tali imprese di recuperare parte del costo di esercizio».

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

www.informazionimarittime.com - info@informazionimarittime.it

Direttore Responsabile: **Luciano Bosso**

In redazione: **Paolo Bosso**

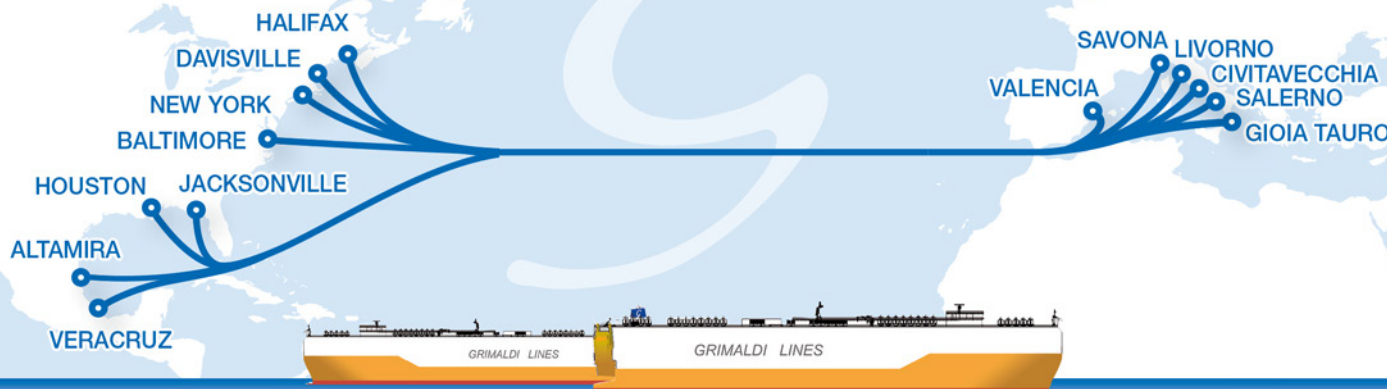
Pubblicazione: Informazioni Marittime srl

Autorizzazione Tribunale di Napoli N.2380 del 12 febbraio 1973

PUBBLICITA' A MODULO: 35 Euro + IVA 22% - ABBONAMENTO ANNUO: 100 Euro

GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO

Contatti Agenzie:

SAVONA:

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO

L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
logistic.livorno@lvghianda.com

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it • euromedquotations@grimaldi.napoli.it