
**Quarto Forum di Blueconomy.com, la
cronaca da Napoli. Messina: “Una Legge
Mare per rilanciare la bandiera italiana”**

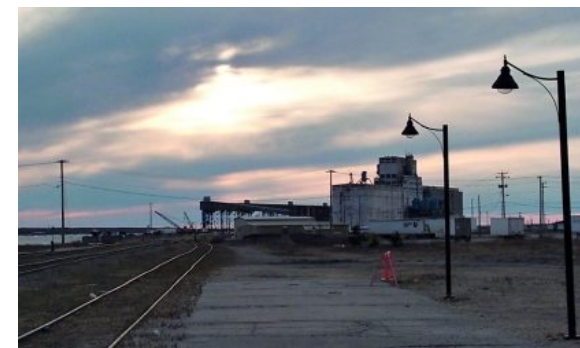
Dentro le notizie

L'evento è stato organizzato da Blue Media. Sul palco si sono incontrati i principali protagonisti dell'economia del mare e dello shipping campano e italiano



Simone Gallotti Flotte militari

**Navi drone e cantieri italiani: così
Trump vuole battere la Cina**



Nicola Contessi Porti , Scenari economici

**Churchill, Nelson e gli altri: i nuovi porti
della rotta artica di Nord Ovest**

La Redazione

Ultimo aggiornamento 22 settembre 2025 - 22:44

Napoli e l'economia del mare si incontrano oggi, lunedì 22 settembre, al Centro Congressi della Stazione Marittima, per una nuova tappa del "Road to Best", il ciclo di eventi promosso da Blue Media in avvicinamento al prossimo **Blue**

Economy Summit and Trade, in programma a Genova dal 9 al 12 marzo 2026.

Il convegno, dal titolo "Napoli e lo shipping – Verso una nuova portualità internazionale", si propone come occasione di confronto tra istituzioni, operatori portuali, imprese logistiche e rappresentanti della filiera marittima, per discutere presente e futuro dello shipping partenopeo e globale. L'evento si è aperto alle ore 10 con i saluti istituzionali di Andrea Annunziata, Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.



Francesco Ferrari

Infrastrutture , Scenari economici

**L'avanzata cinese in Sud America e
l'inerzia colpevole dell'Occidente /
ANALISI**



Uno dei panel della giornata

Napoli è un porto con qualche ombra e tante luci. Un terreno dove imprese vivaci giocano ogni giorno la loro battaglia. Fertile per investire, programmare il futuro e soddisfare le proprie ambizioni. **È questo il messaggio che arriva dalla componente imprenditoriale** all'incontro organizzato dal blueconomy.com a seguito dell'intervento del commissario straordinario Annunziata.

Annunziata (Commissario Adsp Tirreno centrale): “Con la prossima presidenza ci sarà continuità, ma tutti remino nella stessa direzione”

“Sono da 18 anni nel settore, e sono stato presidente di tanti porti nell'Italia meridionale – dice Annunziata, focalizzando le tematiche di attualità per lo scalo campano -. Viviamo in un territorio difficile, e la Sovrintendenza spesso è il primo problema. In quest'Authority abbiamo impegnato **un miliardo di euro**, di cui metà dal Piano nazionale per la Ripresa e resilienza. Abbiamo chiuso il 2024 con 10 milioni di passeggeri movimentati, siamo in pratica, in questo segmento, il primo porto al mondo dopo Hong Kong. Una crescente importanza sta riguardando la cantieristica, mentre le grandi compagnie guardano sempre di più al Sud. Gli investimenti sono stati moltissimi, nonostante i problemi. Si potrebbe sempre fare di più, logicamente, ma quando sulla stessa barca, su 10 remi ce ne sono due che remano al contrario...”. Un tema che riguarda anche il sindacato: “Abbiamo tutti conosciuto un sindacato buono e uno cattivo – spiega Annunziata -. C'è il sindacato che propone, aiuta, che guarda al lavoro e non alla tessera. **E chi guarda alla tessera**, ai piccoli interessi miserabili. Nei giorni scorsi è stato mandato un messaggio contraddittorio: da una parte si sottolineano i grandi risultati raggiunti dai porti campani sin qui, ma poi si chiede un cambio di rotta. Io sono già in contatto con il futuro presidente dell'Adsp (Eliseo Cuccaro, ndr) e stiamo lavorando **per dare continuità alla gestione** del porto”. Non rema a favore chi, aggiunge Annunziata, pur facendo parte di una classe dirigente formata e competente dell'Adsp, e si trova pure in posto strategico, “va in malattia per due mesi”. Un punto

che dovrà esser chiarito dalla riforma portuale è proprio la posizione dei dipendenti delle Authority, che oggi non sono “né sotto l’egida del pubblico, né sotto quella del privato. E’ un problema che attraversa l’intera portualità italiana, e nonostante tutto siamo riusciti a ottenere risultati importantissimi”.

Massa (Msc Crociere): “Crociere tutto l’anno, per destagionalizzare il turismo e contrastare l’overtourism”

“Questa sarà una stagione record, la prima in cui abbiamo posizionato per tutto il periodo estivo quattro navi nel porto di Napoli, ma soprattutto anche questo **inverno**, e secondo me questa è la notizia un po’ più importante – spiega **Leonardo Massa, vice president Southern Europe** della Divisione crociere del gruppo Msc -. La “Msc Splendida” infatti sarà presente su base settimanale nello scalo partenopeo. Perché trovo questo passaggio particolarmente importante? Perché credo che uno degli elementi di accelerazione dell’industria crocieristica sia la destagionalizzazione del prodotto. Quello che è avvenuto in questi anni e sempre più avviene è che il settore sta uscendo dalla tradizionale stagionalità estiva, e riesce mantenere navi su un porto per periodi più lunghi, come avviene proprio nel caso di Napoli. Un fattore importante per l’economia dei territori e per la propensione turistica della Campania, dove una delle parole d’ordine nei cari consessi in cui si parla di turismo è proprio la destagionalizzazione”. L’altra tema è quello dell’**overtourism**, dove secondo Massa le crociere non giocano un ruolo da contributore di questo fenomeno, ma anzi ne sono un fattore di contrasto. Sia attraverso la possibilità di organizzazione dei flussi (il manager cita Dubrovnik come caso più noto, dove le crociere sono organizzate appositamente per risultare sostenibili alle ridotte dimensioni e ai pochi spazi della città), sia per perché le crociere sono forse l’unico settore “che **con l’anticipo di un anno** può comunicare alla destinazione numero, orario e persino nazionalità delle persone che arriveranno. Ricordo che a un convegno avevo parlato con un assessore, che alla sera tornava a casa sulla metro, carica di turisti. Bene, non poteva essere turismo prodotto dalle crociere, visto che loro alla sera salgono sulla nave”. In sostanza, il settore

crocieristico, se ben sfruttato, per Massa "è un acceleratore di turismo" senza gli impatti dell'overtourism.

Legora de Feo (Fise Uniport): "Napoli è sulla giusta strada, ma la tassa regionale è un ostacolo. La politica locale lo deve comprendere"

"Io ho avuto un grande maestro, che mi ha insegnato come nella vita bisogna fare i fatti e non le chiacchiere. Intanto vorrei dire che finalmente dopo tanto combattere, questo governo, e la classe politica in generale, ha inteso cosa vuole dire la Blue Economy – dice Pasquale Legora de Feo, presidente dell'Uniport, l'associazione dei terminalisti portuali -. Venendo al nostro porto, è chiaro come esso sia un nodo logistico complesso, abbiamo avuto momenti di grande tensione, ma finalmente si sono avviati grandi cantieri che lo proietteranno in uno scenario internazionale. Questo anche perché proprio **il mondo della politica ha capito l'importanza dello scalo**, che deve crescere con tutte le modalità di trasporto. Bisogna vederlo sempre più integrato, strada e ferro. Il porto di Napoli si sta avviando in questo percorso. Poi però però ci troviamo di fronte a casi come quello della **tassa regionale sulle concessioni**, un balzello che tocca solo i porti della nostra regione, e che ne mina la competitività. Allora mi chiedo, dove si trovano i nostri consiglieri regionali in questo momento? Dico i regionali, più che i parlamentari, perché sono o dovrebbero essere più vicini ai problemi del nostro territorio. Ricordiamoci che questa tassa grava sul bilancio delle aziende portuali dal 10 al 20%. Ed è amaro vedere ancora oggi **Darsena di Levante** ancora non terminata, perché la verità è che il porto di Napoli non ce la fa più a sostenere i volumi di traffico che gestisce, nonostante l'impegno di tutti – e qui un plauso in particolare va alla Capitaneria". Capitolo **Coppa America**: "Noi imprenditori la vogliamo, ovviamente. Lo abbiamo detto in tutte le salse, ma questo non può inficiare un percorso di 20 anni attraverso cui è stata rilanciata l'economia portuale. Il porto è la prima azienda campana, e con un sistema integrato, che superi il **dualismo con la logistica**, potrebbe fare molto di più. Il presidente Annunziata ha ragione, ci dobbiamo adeguare al mondo con cui ci confrontiamo, non basta più né navigare di conserva, né adeguarci alla

logica che chi grida di più, più ottiene. Il porto di Napoli è sulla strada giusta. Per il futuro presidente si è parlato di **conflitti di interesse**? Nella prima fase sarà anche commissario straordinario, assorbendo quindi i poteri del Comitato di gestione. Per mia esperienza, avendo lavorato spesso in organi sociali e consigli di amministrazione, dico che nessuna scelta si prende con leggerezza, specie quando si tratta di decisioni che valgono milioni di euro”.

Artimagnella (Agenti marittimi Napoli): “Serve un porto più veloce per attirare gli armatori”

“In questo momento il porto di Napoli è in crescita in tutti i settori – aggiunge **Gaetano Artimagnella, presidente dell’associazione degli agenti marittimi della Assoagenti Campania** – ma al contempo lo scalo è ricco di problemi, che vanno affrontati. Le infrastrutture sono carenti, i piazzali non sono adeguati, abbiamo assistito a scioperi, agitazioni. Alle nostre difficoltà è stato dato seguito con la soluzione temporanea dei **retroporti** e devo fare un plauso all’Autorità portuale per essersi impegnata dove possibile a risolvere il tema della congestione. Purtroppo questo non basta, il porto insiste in una città dove le banchine sono quelle, più di questo non si può fare e per questo non c’è altra possibilità di sfogo se non la Darsena di Levante. Annunziata ha detto che è in via di conclusione, **speriamo lo sia nel breve-medio termine**, gli armatori devono continuare a scalare il nostro porto e far crescere sue potenzialità. Ovviamente gli agenti marittimi debbono in questo contesto avere un ruolo importantissimo di **interfaccia tra armatori e pubblica amministrazione**, mediante la presenza negli organismi di partenariato, e giova ricordare che **Federagenti**, la nostra federazione nazionale, ha istituito una commissione ad hoc distaccata presso il Comando delle Capitanerie proprio per lavorare insieme e cercare di armonizzare e snellire le procedure amministrative. Questo anche a sottolineare il ruolo decisivo e decisore dell’agente marittimo, che non è soltanto un mero esecutore, ma di riveste un ruolo di codecisione strategico sulle scelte effettuate in porto. Quindi gli obiettivi importanti sono la Darsena, ma anche la possibilità di avere un **Port Community System**

informatico che può aiutare a interfacciarci tutti tra aziende del porto. Lo scopo del resto è soltanto uno, la nave deve rimanere in porto il minore tempo possibile, non sostare in rada, perché **costa milioni**. Deve lavorare appena arriva in porto, serve velocità nelle operazioni terminalistiche. Questo si ottiene non solo quando con le **gru** di tecnologia avanzata ma anche quando il terminal è in grado di **far defluire rapidamente i container in import-export**. In porto, la merce e le navi devono stare il meno tempo possibile. Auspichiamo quindi un'accelerazione delle procedure doganali, sempre perché il container possa stare il meno possibile in porto. Il terminal non è un deposito per la merce, non è un sito di stoccaggio temporaneo. L'armatore è invogliato a venire a Napoli se trova rapidità, una rapidità che può essere garantita anche dai **collegamenti intermodali**. L'Adsp sta facendo molto affinché possa investire i fondi Pnrr, sia per attività sovrastrutturali del porto, sia per il tanto auspicato **cold ironing**, perché si possano elettrificare le banchine nel più breve tempo possibile”.

De Crescenzo (Accsea): “Serve più personale e più velocità nel sistema dei controlli”

Osserva Domenico De Crescenzo, presidente degli Spedizionieri e corrieri trasportatori della Campania (Accsea) e vicepresidente della Fedespedi, l'organizzazione nazionale di settore, come “effettivamente il porto è dentro la città a Napoli, dunque ben venga che i terminalisti abbiamo spazi esterni che facciano da polmone al porto. Però avremmo bisogno, **oltre che di strutture** – e non citiamo di nuovo al Darsena di Levante – anche di **sburocratizzare** i nostri porti. Per un'operazione doganale ci sono **18 organi di controllo e fino a 65 documenti**. C'è interesse a far girare le merci, però a volte ci sono delle verifiche sanitarie che richiedono settimane. Da anni si parla di sportello Unico, del Sudoco ma ancora non è stata avviata questa pratica. **La legge è del 2004**. Purtroppo noi paghiamo la concorrenza con i porti del Nord Europa, i controlli dovrebbero essere coordinati meglio. Abbiamo un'atavica mancanza di uomini: qualche anno fa le **Dogane avevano 13 mila persone, oggi sono 9.000** e lo stesso avviene nella Sanità e negli altri enti pubblici di controllo nei porti. Secondo me il discorso è duplice:

dobbiamo avere strutture moderne e uomini che riescano nel più breve tempo possibile svolgere le loro attività”.

Ummarino (Nmn): “In poco spazio creiamo un grande indotto. Ma manca il personale”

“Steve Jobs diceva che è la squadra a fare il risultato. Da noi è proprio così: gli spazi sono pochissimi rispetto ad altre concessioni, ma grazie alla sintonia con piloti, rimorchiatori, Adsp, Capitaneria abbiamo raggiunto grandi risultati – dice **Anna Ummarino, amministratore delegato della Nuova Meccanica Navale**, la società delle riparazioni navali nel porto di Napoli -. Perché in porto anche il servizio della cantieristica ha il suo valore. Se io scelgo un porto, è perché so che lì c’è chi mi può risolvere il problema. La nostra cantieristica è di riparazione, da non confondere con la costruzione. Il nostro competitor è Turchia, e gli armatori cercano i costi più bassi. E non siamo avulsi dal territorio, anzi portiamo **importanti ricadute**. Pensate solo alla nave che entra nello scalo: non è ancora successo niente e già hanno lavorato il pilota, l’ormeggiatore, il rimorchiatore. Poi, una volta che la nave è in bacino, ci sono le competenze, le forze dell’azienda per sviluppare i lavori, e poi tutti i servizi: alimentari, lavanderia, sicurezza, migliaia di tecnici specializzati, gli ispettori che devono dormire, mangiare, muoversi e pure andare al bar, persino. Questo è un settore importante che rilascia sul territorio un ritorno economico altrettanto importante. Quanto alla qualità del lavoro, mi piace ricordare il caso specifico di un armatore, che non era canadese, il quale però dal Canada, a seguito di un incendio, ha rimorchiato sino a Napoli la nave, per portarla in riparazione qui. Beh, è stato un momento di **grande entusiasmo** per noi, e abbiamo dato il massimo supporto per rimettere in sesto questa nave, con un lavoro di quattro o cinque mesi l’abbiamo praticamente ricostruita dall’ultimo ponte fino al ponte di comando. Il nostro problema? **La difficoltà a reperire risorse umane**”.

Cafiero (Its Mare): “Formazione, solo le imprese possono disegnare le competenze di domani”

Sul tema della formazione interviene il comandante **Salvatore Cafiero, dell'ITS Mare – Accademia Marittima Meridionale**, che specifica come “un tempo la formazione del marittimo era un ‘on the job training’, oggi le nuove tecnologie richiedono una formazione quasi accademica. Noi ci poniamo nell’intermezzo tra la scuola e il mondo del lavoro. La nostra esperienza, sia nella realizzazione del progetto dell’accademia, sia operando su corsi specifici, come quello della logistica integrata con Logos, ci ha insegnato che le competenze su cui formare il personale specializzato devono essere indicate in primis dalle aziende. Ci vuole sinergia, aiutateci a disegnare queste competenze. Noi ci stiamo dotando anche delle tecnologie necessarie, come il simulatore del ponte di comando di ultima generazione: è importante perché la persona che sale a bordo per la prima volta va appassionata, la vita sacrificata del marittimo va ottimizzata con la passione. Ho sentito prima parlare della Dogana, e sono sicuro che il lavoro di De Crescenzo nella formazione nel corso per spedizionieri sarà apprezzato. Abbiamo un’offerta molto ampia, da quella per tecnici cantieristici a Torre Annunziata a quella per la conduzione a Sant’Aniello. Ma quello che è importante è la partecipazione delle aziende, senza di esse non possiamo disegnare le nuove competenze”.

Messina (Assarmatori): “Presenteremo al Mit una Legge Mare per ridare competitività alla bandiera italiana”

Da **Stefano Messina, presidente di Assarmatori**, è arrivata la proposta di una legge di semplificazione del settore marittimo, una “Legge Mare”, che il settore presenterà al ministero delle Infrastrutture e Trasporti. “Il trasporto internazionale – ha premesso Messina – si muove da sé, la politica nazionale non può incidere sulla domanda mondiale di materie prime. Ma esiste un trasporto di lungo, medio e corto raggio, qui rappresentati da Matteo Catani di Gnv e Pino Musolino di Alilauro, per cui è molto importante l’ambiente in cui si svolge la competizione. In Italia si muovono 60 milioni di passeggeri all’anno, c’è un tema di porti, ma anche di navi. Siamo tutti operatori privati, non esiste il grande soggetto pubblico. Si stanno facendo investimenti importanti in nuove navi. Il ritorno in termini di profitti è a lunghissima scadenza, 30-40 anni. Gli

investitori, i private equity si tengono lontanissimi. La bandiera italiana sta perdendo quota, il tonnellaggio si sta deteriorando. Siamo indietro di mezzo secolo nell'ammodernamento della pubblica amministrazione. In questi anni non siamo riusciti a incidere sulla semplificazione, ma non ci arrendiamo".

Messina si riferisce alla proposta di semplificazione che Assarmatori con Confitarma porterà all'attenzione del ministro **Matteo Salvini**: "Vogliamo far crescere la bandiera italiana, perché il tonnellaggio cresce, ma le iscrizioni al registro no. La nostra proposta è un decreto, gestito dal Mit, perché le iniziative parlamentari dal 2023 a oggi non hanno avuto successo. Il ministro si prenda la responsabilità di emanare un decreto, che non chiede un soldo alle casse pubbliche, ma semplifica il modo in cui si manda la gente a bordo o con cui si fanno i controlli. Bisogna ridare competitività alla bandiera italiana, evitare che le navi vadano nei registri di Malta o Madeira a cui fra l'altro sono anche stati estesi i benefici comunitari europei. Servono anche sgravi alle imprese a corto raggio".

Vettosi (Confitarma): "Manca un ricambio generazionale fra i dirigenti del Mit"

Fabrizio Vettosi, consigliere di Confitarma e esperto di shipping e finanza, ha sottolineato che "la **bulimia legislativa** è un problema serio. Abbiamo la legge 84, la 169 del 2016, i decreti ministeriali 202 e 110, oltre a tre delibere dell'Art e ai regolamenti sulle concessioni delle singole Autorità di sistema portuale. Se la riforma in preparazione si innesta su questo contesto, si rischia di degenerare". L'esperto punta il faro soprattutto sulla necessità di persone competenti nell'amministrazione pubblica: "Al ministero delle Infrastrutture non c'è un ricambio manageriale adeguato, non vengono formate nuove generazioni. La politica logistica non dovrebbe avere un colore, ma avere l'obiettivo tecnico di ridurre i tempi e i costi. Purtroppo la legge 84 non viene utilizzata come strumento di gestione, ma di parte". Come esempi di distorsione cita i casi dell'addizionale sui canoni della Campania, che era stata preceduta da un caso analogo

a Civitavecchia, e il proliferare di regole sulle concessioni, che ha portato alla situazione per cui “in diversi porti, situazioni simili vengono gestite in maniera diversa: è una palese minaccia alla corretta competizione”. E conclude: “La legge 84 e la 169 definiscono già lo scopo della conferenza di coordinamento dei porti, che è un organo consultivo. Basterebbe dargli compiti esecutivi e avremmo la Direzione Generale Porti senza dover fare una norma ad hoc. Se in aggiunta si trovasse il modo di nominare i presidenti delle Autorità di sistema portuale riducendo l'impatto della politica, avremmo già ottenuto i tre quarti di quanto ci aspettiamo da una riforma dei porti”.

L'importanza del ruolo dei media per sensibilizzare il legislatore

Alcuni interventi hanno sottolineato l'importanza di una sempre maggiore informazione sui temi marittimi, su cui insiste invece una forte ignoranza al di fuori degli addetti ai lavori, con conseguenze pesanti sulle politiche nazionali e europee. A Stefano Messina, che ha dedicato un ricordo nella sua Napoli alla giornalista Bianca D'Antonio, recentemente scomparsa, e al suo ruolo di riferimento nella sensibilizzazione sui temi del settore, ha fatto eco lo stesso Vettosi, secondo cui “l'informazione vale molto, l'Italia ha una situazione unica in Europa nel trasporto marittimo con due grandi isole che ospitano 7 milioni di abitanti. Ma c'è un'ignoranza su questi temi da parte del legislatore, non soltanto in Italia, ma anche fra gli europarlamentari”. Anche Pasquale Russo, presidente di Confrtrasporto, ha ricordato “l'importanza dei media per il ruolo di far conoscere i problemi del settore”.

Russo (Confrtrasporto): “La riforma federalista può fare molto male al nostro settore”

Il presidente di Confrtrasporto Pasquale Russo ha lanciato l'allarme sulla frammentazione normativa: “La riforma federalista rischia di non portare semplificazione, ma frammentazione ulteriore delle competenze. Quello che è sempre mancato è la volontà politica, la capacità dei governi di prendersi la responsabilità di

dare un indirizzo nazionale. Trent'anni fa una situazione simile c'era per gli aeroporti, oggi le cose sono cambiate. Bisogna avere il coraggio di fare le cose. La logistica, soprattutto portuale, è uno dei settori che hanno maggiore capacità di attrarre investimenti dall'estero. ma se vogliamo attrarli dobbiamo cambiare questa norma, perché la logistica è un fenomeno globale". Russo è poi intervenuto sui ritardi nel ricambio al vertice delle Authority: "Sulla nomina dei presidenti delle Autorità di sistema portuale non mi pare che il criterio sia quello della competenza e della capacità di fare il proprio mestiere". In conclusione: "Il problema non è cambiare la legge 84, ma avere la volontà politica di fare le cose. Il governo ha creato il ministero del Mare, ma ha ragione Vettosi, abbiamo un'amministrazione pubblica del settore completamente destrutturata. Per contro nel corso del tempo quello che era il ministero delle Attività Produttive ha avuto la capacità di mantenere alto il livello della burocrazia e dei suoi dirigenti". Russo ha ricordato che il nuovo governo al principio della legislatura aveva posto la riforma dei porti come una priorità "anche per risolvere il contenzioso con l'Unione europea sulla tassazione delle Authority. Oggi, a appena due anni dalla fine della legislatura, è impensabile fare una riforma. Dicono che ci sia una bozza di legge delega, ma io non l'ho mai vista". E ha concluso: "La riforma federalista ci farebbe molto male, spero che non vada avanti, almeno per quello che riguarda il nostro settore. Una riforma delle concessioni, se c'è la volontà, si fa in un giorno".

De Domenico (Rimorchiatori napoletani): "Sul green manca un indirizzo nazionale, non si può investire"

Gianni Andrea De Domenico, vicepresidente Propeller e presidente Rimorchiatori napoletani: "Siamo confusi, vorremmo maggiori certezze, un indirizzo e politiche più affidabili per il futuro, per chi ha un impegno finanziario ridotto, ma specialmente per chi deve investire. Anche una piccola nave ha un costo considerevole. Ma dalle istituzioni non arrivano atti di indirizzo. Il settore del rimorchio ha avviato il percorso verso il blue green da dieci anni. Il rimorchio è il settore più idoneo per le tecnologie di propulsione ibrida, il fumo in porto che un tempo rimaneva immortalato nelle gouache

dei pittori oggi finisce su internet. Ma oggi se i nostri competitor di Norvegia e Canada, che sono molto avanti e hanno investito molto in questo settore, ci offrissero un mezzo full electric da 20 milioni di euro, noi dovremmo rispondere che non ci interessa. Anche chi è molto interessato non può andare avanti perché mancano certezze, e questo vale anche per il campo della formazione”.

Musolino (Alilauro): “Il trasporto a corto raggio andrebbe sostenuto come alternativa al gap infrastrutturale a terra”

Pino Musolino, ad di Alilauro, ha sottolineato le potenzialità del trasporto marittimo nella svolta green dei servizi pubblici in Italia: “Quando si pensa all’armamento si immaginano subito le grandi navi oceaniche, ma ci sono anche settori come il nostro di navi veloci che fanno servizio costiero e per le isole, la nicchia di una nicchia, che però in un paese come l’Italia con gap infrastrutturali di strade e ferrovie può garantire collegamenti alternativi. La priorità green è abbattere la Co2, ma questo oltre che con motori che non ne producano, molto costosi, si può fare anche aspirandolo. Di carbon capture in Italia non si parla mai, ma questo tipo di retrofitting ha un costo ben diverso rispetto a un motore nuovo che ammortizzo fra vent’anni. Anche perché oggi non abbiamo un silver bullet, una tecnologia su cui è sicuro investire per il futuro, né un sistema finanziario di sostegno come in Germania, dove grazie alle banche sono state finanziate compagnie come Hapag Lloyd e Hamburg Sud”.

Catani (Gnv): “Il trasporto marittimo è un’infrastruttura, non bisogna creare distorsioni competitive”

“Siamo una infrastruttura – ha detto Matteo Catani, ad di Gnv – e su questa prospettiva si deve costruire un percorso. Parliamo di un sistema logistico integrato che includa anche la parte marittima. Il trasporto marittimo dà linfa ai territori, ai prodotti locali, ai servizi per il turismo. Questo è un impatto di tipo infrastrutturale. Il sistema oggi prevede di rendere più costosi i combustibili fossili, di incentivare o obbligare gli

1. 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000 1001 1002 1003 1004 1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025 1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035 1036 1037 1038 1039 1

zione

na (Assarmatori): "Chiediamo un

zione | La Redazione | La Redazione

na (Assarmatori): "Chiediamo un **Civitavecchia** **primo incontro** **Latrofa-** **Tarros** **Danilo Bicci nuovo managing**

La Redazione

na (Assarmatori): "Chiediamo un Civitavecchia primo incontro Latrofa- Tarros Danilo Bicci nuovo managing Pontile fi

