



il Messaggero Marittimo

— MAGAZINE —

6th Med Ports

supplemento al numero odierno | "Il Messaggero Marittimo" | sped. abb. post 45% | C. 20/B art. 2 - L. 662/96



MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGHI DEI DOTTI

**Da 40 anni con MSC al servizio
della clientela, verso le principali
destinazioni del mondo**



MSC OSCAR

19.224 TEU

197.362 DWT

395,40 M length overall

59 M width, 16 M draft

1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: ITO15-spadonia@mscspadoni.it

4

L'EUROPA PIU' CHE MADRE CI E' MATRIGNA

parole di Zeno d'Agostino
di Renato Roffi

7

6th MED PORTS

visita ai terminal

8

6th MED PORTS

onori di casa
Stefano Corsini e Massimo Aurigi

13

SI TERRA' A LIVORNO

la Conference dell'Espo

15

PIATTAFORMA EUROPA

mille posti di lavoro

18

PRIMO APPUNTAMENTO INTERNAZIONALE DEDICATO ALLA LOGISTICA

AdSp Mare di Sardegna

21

GRUPPO BEI E FEI

Fondo Europeo per gli investimenti

29

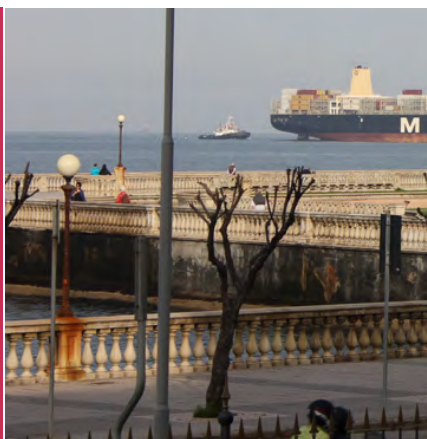
OPERATIVITA' E INFRASTRUTTURE

di Christina Prieser

35

BISOGNA CAMBIARE PASSO

di Massimiliano Cozzani



Non era affatto banale che, nell'ospitare la sesta edizione di Med Ports, la prima per il cui svolgimento era stata scelta l'Italia, Livorno potesse avere ragione di sedi storicamente blasonate e capaci di accendere la fantasia in ogni parte del globo come Napoli, Venezia, Genova o Palermo.

Il fatto che la preferenza sia stata infine accordata proprio a Livorno, oltre che il risultato dell'impegno e del lavoro dell'Autorità di Sistema del Tirreno settentrionale, è certamente una testimonianza reale e palpabile che la fortunata ed ottimamente interconnessa posizione del suo scalo marittimo posto al centro dell'Italia e le sue enormi potenzialità di sviluppo non sono passate e non passano inosservate negli ambienti imprenditoriali marittimi mondiali, evidentemente più inclini alla concretezza degli affari che alle rutilanti sirene del pur indiscusso fascino della grande storia.

Il fior fiore dello shipping internazionale, inteso nella sua accezione più estensiva, accolto e quasi coccolato nel sontuoso complesso di un "modernissimo" grand hotel di altri tempi che il più famoso magnate del marmo costruì per la sua clientela di oltre oceano, ha avuto agio di sviscerare in ogni minimo aspetto "Il ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nel quadro dello

shipping globale, le strategie di sviluppo e le sfide della tecnologia in un mercato sempre più competitivo".

Muovendosi fra eleganti sale e corridoi in cui circa cinquanta espositori presentavano le idee e i ritrovati più sofisticati a servizio dei traffici commerciali nella loro vasta globalità, più di trecento tra rappresentanti delle istituzioni, operatori portuali, ed esperti di settore provenienti da tutte le regioni del Mediterraneo (il mare più grande del mondo, a dispetto delle sue reali dimensioni) hanno potuto, oltre che visitare direttamente i terminal marittimi dello scalo labronico, partecipare ad incontri con una trentina e più fra esperti e studiosi internazionali del trasporto, non solo via mare, della logistica, e dell'intero articolatissimo universo marittimo e portuale.

Durante i due giorni di lavori veri e propri (non che le visite ai terminal non lo fossero) si sono intrecciate relazioni e rapporti di ogni livello e portata, anche internazionale.

L'Autorità di sistema Livorno-Piombino che, in collaborazione con l'Interporto Vespucci era presente con un proprio stand, ha concluso interessanti accordi con alcuni scali dell'Africa settentrionale coinvolgendo, fra gli altri, i porti tunisini di Rades e Sousse i cui rappresentanti



hanno avuto modo di rendersi direttamente conto delle opportunità offerte dalla nuova realtà di sistema portuale alto tirrenica attraverso l'apertura di fast trade corridor per le autostrade del mare, specialmente riguardo ai collegamenti con le regioni magrebine.

Per guardare in casa nostra, nel mare magnum delle relazioni sviluppate da personaggi ed esperti di indiscussa autorevolezza e competenza, va segnalato l'intervento (riportato all'interno), particolarmente significativo ed esempio, come sempre, di lucidità e chiarezza, che il presidente dell'associazione fra i porti italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino, senza leggere, ha pronunciato in italiano.

Dopo aver notato il rapido e talora sostanziale mutare di molte strategie economiche e commerciali fino ad oggi ritenute valide, D'Agostino ha ricordato che il nostro Paese, per la sua collocazione e per la vitalità dei suoi imprenditori, rimane felicemente al centro degli interessi mediterranei e potrà tornare a svolgere un ruolo assolutamente fondamentale "anche se – ha osservato con una punta di realistica amarezza - l'Europa più che madre ci è matrigna"

La giornata di Mercoledì 18 Aprile ha visto

protagonista anche la società genovese Gip (Gruppo investimenti portuali) massicciamente presente a Livorno con il Terminal darsena Toscana (Tdt, di cui riferiamo più diffusamente nell'interno) una realtà con più di 300 occupati e un potenziale di 900 mila teu sfruttato solo al 45%, di cui il direttore per il marketing, Massimiliano Cozzani, ha presentato alla stampa il nuovo logo, più aggiornato e conforme alla realtà odierna.

La riuscita dell'edizione livornese di Med Ports (ottima credenziale per altri eventi internazionali, non solo nel ramo dell'imprenditoria marittima) è andata davvero al di là di ogni aspettativa, insomma, ha configurato - come si dice in gergo - un vero successo di critica e di pubblico, grazie anche all'organizzazione e alla consumata competenza della Transport Events, una società che, dal 2001 ha ottimamente allestito centoquattordici eventi internazionali in ben quarantaquattro paesi.

Zeno D'Agostino

“l'Europa più che madre
ci è matrigna”



La sede dello shipping italiano a Genova

CPLWEB.IT

Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli
Gioia Tauro • Bari • Palermo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@mscclenavi.it



www.msc.com/ita



6th Med Ports visita ai terminal



Due giorni intensi di confronto sul tema quanto mai attuale del ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nel quadro dello shipping globale, e di fronte alle strategie di sviluppo e le sfide della tecnologia in un mercato sempre più competitivo. Livorno ospita la sesta edizione di Med Ports.

L'evento si è aperto con una giornata tutta dedicata alla visita di alcuni Terminal da parte degli ospiti provenienti da diversi paesi europei. Il gruppo è partito dal Grand Hotel Palazzo sede del convegno ha fatto sosta a Palazzo Rosciano sede dell'Autorità di Sistema dove c'è stata un'illustrazione della storia e dell'evoluzione del porto labronico con l'assetto attuale e i traffici principali. Gli ospiti si sono poi diretti al terminal Darsena Toscana il più grande per quel che riguarda la movimentazione di contenitori, intrattenendosi nella zona che sarà poi interessata dalla realizzazione della nuova piattaforma Europa, spostandosi quindi al terminal Ltm focalizzando quindi l'attenzione sulla tipologia del traffico ro-ro. A fine mattinata il gruppo è stato ospitato nell'interporto di Guasticce.

"Med Ports – ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, assume particolare rilevanza perché è la prima volta che viene svolta in Italia e la scelta di Livorno fa capire l'attenzione nei confronti dello scalo livornese". Al convegno sono presenti oltre trenta relatori internazionali e trecento tra rappresentanti delle istituzioni, operatori portuali, ed esperti di settore provenienti da tutte le regioni che si affacciano sul Mediterraneo. Sempre all'Hotel Palazzo è stato allestito un padiglione con 50 espositori. L'evento è organizzato da Transport Events, società che opera dal 2001 ed ha al suo attivo 114 eventi organizzati in 44 Paesi.



6th Med Ports onori di casa Stefano Corsini

LIl sesto Med Ports che si è svolto a Livorno ha riportato un indiscusso successo, non soltanto fra gli operatori del settore.

La giornata del 18 Aprile, si è aperta con gli onori di casa portati agli ospiti di tutto il mondo dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, a cui ha fatto seguito un breve intervento dell'assessore al comune di Livorno, Massimo Aurigi, in sostituzione del sindaco, Filippo Nogarin.

Ad un anno dall'inaugurazione del raccordo ferroviario che collega le banchine del porto livornese alla rete nazionale, Aurigi ha tenuto a ricordare come Livorno sia stato il primo fra i porti italiani a dotarsi di un'infrastruttura così importante.

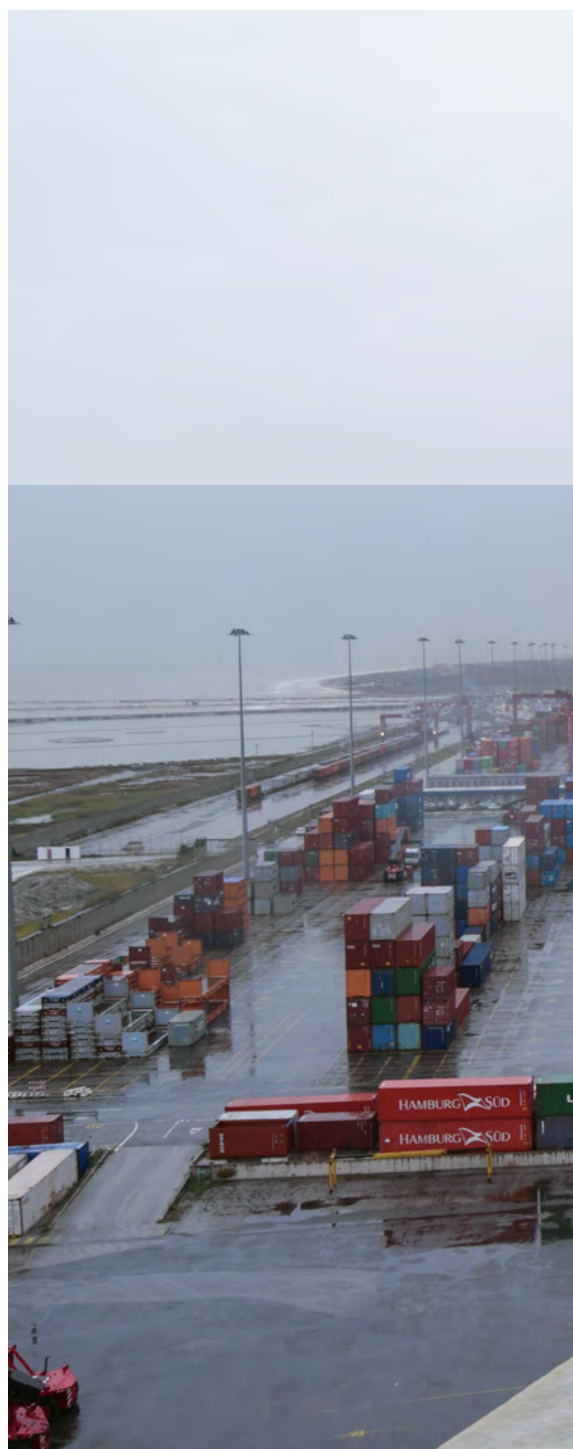
"C'è ancora molto da fare – ha detto – ma la collaborazione che sembra essersi finalmente avviata fra l'amministrazione cittadina e quella portuale, l'intesa fra il Piano regolatore del porto e il piano strutturale della città, darà senz'altro buoni frutti nell'interesse dell'intero territorio".

All'intervento del rappresentante della città ospitante è seguito quello del presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, che ha fatto immediatamente notare come e quanto siano ultimamente mutate, fino ad essere addirittura stravolte, molte delle strategie economiche e commerciali fino ad oggi ritenute valide, principalmente a causa del neo protezionismo messo in atto dagli Usa e della crescente apertura al mondo del colosso cinese.

"Fino a pochissimo tempo fa – ha osservato

D'Agostino – eravamo abituati alla presenza del grande partner americano che oggi, invece, oppone sistemi di protezione commerciale nei confronti dell'Europa e della stessa Italia in un contesto in cui l'Unione europea, che non sembra avere ben chiaro chi sia e chi voglia essere, non ci è particolarmente vicina mentre ciascuno degli Stati membri dà l'idea di andare per la propria strada rendendo l'Europa sempre meno riconoscibile come soggetto culturalmente ed economicamente unitario.

L'economia, del resto, finirà per abituarsi alla





fluidità e all'incertezza del momento e noi siamo pur sempre l'Italia, con la sua felice posizione al centro di un Mediterraneo che, tutto sommato, è ancora al centro del mondo e dei traffici commerciali».

Dopo avere espresso apprezzamento per il lavoro svolto dal ministro Delrio, D'Agostino ha ricordato che l'Europa, da sola, movimenta ben quattro volte il complesso delle informazioni di cui dispongono gli Usa. "Si tratta di un valore

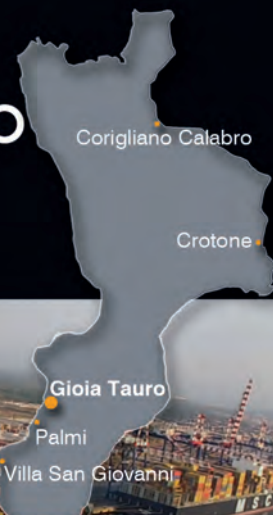
economico senza concorrenza – ha specificato – in cui l'Europa e l'Italia sono chiamate a svolgere un ruolo assolutamente centrale.

Malgrado la rovente situazione geopolitica del momento, il nostro Paese sta assistendo alla rinascita e alla crescita di aree importanti nell'ambito Mediterraneo e questo è un tema che merita di essere massimamente rivalutato per tornare, come Italia, ad essere fondamentali anche se l'Europa più che madre ci è matrigna". I lavori della mattinata, proseguiti con gli interventi di una serie di personaggi di caratura internazionale impegnati nell'economia della logistica e dei trasporti marittimi, si sono conclusi con una conferenza stampa in cui Massimiliano





AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO E DELLA CALABRIA



www.bluccean.it



Corigliano Calabro

Crotona



Palmi

Villa San Giovanni



Contrada Lamia 89013 Gioia Tauro - RC - Italy Tel.: +39 0966 588640 Fax: +39.0966.588617
www.portodigioiatauro.it



Cozzani, direttore marketing del Gip (Gruppo investimenti portuali), ha presentato ed illustrato le attività del cospicuo complesso imprenditoriale genovese, sopra tutto per quanto riguarda il Terminal darsena Toscana (Tdt) di Livorno, operativo dal 1997, dal 2010 partecipato al 50% dal Gip (detentore di quote anche del Vte e del Vecon) che nel 2012 è divenuto socio di maggioranza con gli investitori Infracapital e Infra-via.

L'occasione è stata propizia a Cozzani, a cui si è affiancato anche il direttore del terminal livornese, Marco Mignogna, per presentare ufficialmente i nuovi loghi del gruppo, tesi ad esprimere con più espressiva plasticità la situazione attuale, la nuova organizzazione maggiormente integrata e i programmi di espansione del gruppo "il cui indirizzo – ha tenuto a sottolineare – è quello di perdere magari qualche contenitore piuttosto che lesinare in fattori determinanti come etica, innovazione, qualità e più che tutto il resto, sicurezza.

Come Gip prendiamo sul serio le certificazioni, che per molti sono solo dei pezzi di carta, e siamo soliti metterci nei panni della clientela cercando continuamente, di soddisfarla la meglio, di anticiparne e di assecondarne le esigenze.

Mentre continuiamo ad investire nel Tdt, un complesso con più di 300 persone occupate, un con un potenziale di 900 mila teu sfruttato, per ora, solo al 45%, dotato di banchine capaci di accogliere fino a quattro navi delle odierne dimensioni, ottimamente attrezzato per i contenitori refrigerati, servito da un parco di sei gru, di cui quattro post panamax, quattordici Rtg e venti reach stacker, è ovvio che guardiamo con logico e comprensibile interesse alla nascita della darsena o piattaforma Europa.

Il Tdt, ha proseguito Cozzani, ha la ventura di essere felicemente collocato al centro di un'area dotata di grandi spazi, di un ottimo collegamento viario che consente agli autotrasportatori di effettuare anche più viaggi al giorno, con alle spalle un retro porto funzionale che presto dovrebbe essere raccordato con la rotaia alle nostre banchine su cui funzionano già 1.350 metri di binari che ci collegano con partner commerciali collocati a Padova, Rubiera, Verona, Mantova, Bologna....., inoltre, il fatto di avere collocato al nostro interno lo scanner della Dogana ci evita l'apertura dei contenitori e ci avvantaggia sensibilmente, senza considerare l'unificazione e l'automatizzazione di sistemi operativi che ha tagliato notevolmente i tempi di lavoro con conseguente abbattimento della permanenza dei contenitori all'interno della struttura".

Soffermandosi, infine, sugli investimenti e sulle prospettive future, l'amministratore delegato Mignogna ha ricordato il recente impegno profuso per la partecipazione con il terminal Lorenzini e l'acquisto di due macchine Rtg elettriche predisposte per la guida remota, poi, per concludere, ha tributato un riconoscimento all'Autorità di sistema portuale per l'ampliamento del canale del Marzocco che nel 2020 o ai primi del 2021 dovrebbe raggiungere la larghezza di 120 metri con un fondale di venti espandendo considerevolmente le potenzialità e l'appetibilità dello scalo marittimo di Livorno.





EVERGREEN
GROUP

Evergreen Line Sets Sail with *OCEAN Alliance*

Our Extensive Network Delivers Unbeatable Service

Evergreen Line is proud to be a founding partner of OCEAN Alliance, an evolutionary leap in global shipping services. With state-of-the-art vessels, we offer an unparalleled choice of port coverage, sailing frequencies and rapid transit times to ensure safe and reliable delivery of your cargo.



EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com



I presidenti delle Autorità di Sistema portuale presenti al Med Ports si sono riuniti in Assemblée (Assoporti) nella sede dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale.

Ribadita e confermata la decisione di promuovere una riunione con tutto il cluster marittimo-portuale per sottoscrivere un documento comune di specificazione, da presentare al ministero quale strumento utile per scongiurare gli eventuali danni derivanti dalla procedura che si sta attivando in Unione europea.

Discusse e condivise inoltre le prossime strategie in tema di comunicazione del sistema portuale italiano. Tra i primi avvenimenti di rilievo, la manifestazione che si terrà a Shanghai dal 16 al 18 Maggio. Nel corso di questa fiera, tra le più significative nel settore della logistica, l'Associazione ha messo a punto diversi incontri e una presentazione della nuova portualità con la collaborazione dell'ITA (ex uffici dell'ICE).

Il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino ha anche dato l'annuncio di quanto deciso in sede di Associazione Europea in relazione alla sede

della prossima Conference (Espo). Sarà Livorno la sede della conference che quest'anno avrà luogo a Rotterdam sempre nello stesso periodo che va da fine Maggio a inizio Giugno. Un riconoscimento significativo per tutta la portualità italiana che grazie all'attività dell'Associazione ha portato in Italia per la prima volta questo evento importante.

Finalizzati anche i gruppi di lavoro dei presidenti e approvato il Bilancio Consuntivo 2017. D'Agostino ha colto l'occasione per ringraziare tutti i presidenti e la struttura dell'Associazione per i risultati raggiunti.

Si terrà nel 2019 a Livorno
la conference dell'Espo



Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000



Piattaforma Europa MILLE POSTI DI LAVORO

Mille posti di lavoro tra diretti e indotto, una crescita dell'1% del Pil a livello provinciale e dello 0,1% a livello regionale. Sono queste per l'Irpet le potenzialità della piattaforma Europa, il nuovo progetto di espansione a mare con il quale lo scalo labronico si ripromette di aumentare la propria capacità operativa nel segmento dei contenitori, arrivando a movimentare, a regime, fino a un massimo di 1 milione di Teu. È quanto ha sottolineato, nella sala riunioni dell'Acquario della città dei Quattro Mori, l'esperto dell'Istituto regionale per la programmazione economica regionale della Toscana, Leonardo Piccini, nel corso di un convegno dedicato alle grandi opere infrastrutturali e organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale a margine della terza giornata di Med Ports svoltosi a Livorno. Partire dalla piattaforma Europa per riagganciare il treno della crescita, per l'Irpet è non solo un traguardo auspicabile, ma raggiungibile: "Se è vero che negli ultimi dieci anni la crisi economica si è mangiata in Toscana 70 miliardi di inve-

stimenti pubblici e privati – ha detto Piccini – opere come quella del nuovo terminal container di Livorno possono costituire un volano per l'intera Regione: l'infrastruttura potrebbe portare in dote allo scalo labronico una crescita media del 3,6% all'anno nel traffico dei contenitori" e un incremento nel valore della produzione in porto a seguito della sua realizzazione di un miliardo di euro in otto anni, una media di 137 milioni annui dal 2022 al 2030.

La piattaforma, insomma, è una opportunità da cogliere e i tempi, chiaramente, non sono una incognita. L'obiettivo è arrivare ad avere l'infrastruttura per il 2023, in tempo utile per le grandi sfide del futuro. Il cronoprogramma dei lavori è stato già abbozzato da tempo: il primo step è quello relativo all'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione dell'opera, che comprenderà lo studio ambientale e l'analisi di incidenza ambientale (tra cui lo studio sull'erosione del litorale): "è ormai prossima – ha detto il



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it



presidente della Port Authority, Stefano Corsini – la riunione della commissione di gara per l'analisi delle offerte. Una volta identificato il vincitore, daremo a quest'ultimo 60 giorni di tempo per la realizzazione della progettazione preliminare”.

Intanto vanno avanti anche le indagini geognostiche a mare, necessarie al campionamento del banco di sedimenti presenti nell'area marina su cui si affacceranno le nuove infrastrutture: “Sul fronte ambientale – ha dichiarato sempre Corsini – l'Ispra, l'Authority e la Capitaneria di porto, hanno fatto fronte comune sulla definizione dei programmi di monitoraggio ambientali marini. L'obiettivo è arrivare quanto prima possibile a deperimetrare le aree “Sin” del porto. Per noi è fondamentale che la piattaforma Europa sia un investimento sostenibile da un punto di vista ambientale”.

I prossimi impegni riguarderanno la realizzazione del terminal contenitori vero e proprio, che sarà costruito mediante la finanza di progetto, uno strumento che secondo l'avvocato Paolo Piacenza, intervenuto al convegno, pone al deci-

sore pubblico un'attenta analisi del contesto in cui un programma di investimenti deve essere realizzato: “Il PF è uno strumento finanziario flessibile, che se gestito bene dalla pubblica amministrazione può valorizzare le poche risorse pubbliche oggi disponibili, ma attenzione: il problema del finanziamento può essere affrontato efficacemente solo attraverso un'attenta analisi dei rischi connessi all'oggetto da finanziare”.

Per questo motivo servono all'interno della pubblica amministrazione professionalità perfettamente formate in grado di una interlocuzione all'altezza con i partner privati: “Proprio a tal fine – ha annunciato Corsini – verranno presto inserite in pianta organica nuove e idonee risorse professionali e tecniche”.

Paolo Piacenza



Stefano Corsini

Leonardo Piccini





Nella due giorni di conferenze del Med Ports, gli scali sardi sono presentati agli attori del settore. Illustrando “la centralità dell’Italia e dei suoi porti nello scenario dello shipping internazionale e le attuali dinamiche del mercato”. E’ stato questo uno dei temi principali della

sesta edizione del Med Ports Exhibition and Conference 2018, manifestazione internazionale, organizzata a Livorno, alla quale ha partecipato l’AdSp del Mare di Sardegna, rappresentata dal Presidente Massimo Deiana, dal Segretario Generale Natale Ditel e dalla responsabile Marketing Valeria Mangiarotti.

Per la prima edizione italiana, il summit internazionale ha visto a confronto esperti e decision makers dello shipping e dei porti sui temi del settore dei trasporti marittimi e delle merci.

Una sessione di conferenze e seminari tecnici che, è stata inaugurata dall’Assemblea di Assoporti

PRIMO APPUNTAMENTO INTERNAZIONALE PER L’ADSP MARE DI SARDEGNA DEDICATO ALLA LOGISTICA





indetta sia per analizzare l'andamento nazionale dei traffici, ma, soprattutto per affrontare il delicato argomento sulla tassazione degli scali italiani richiesta dall'UE.

Durante la due giorni si è discusso principalmente delle opportunità e delle criticità del traffico merci in ambito mediterraneo, con intervento di relatori nazionali ed internazionali in rappresentanza di porti, operatori logistici, terminalisti, società ferroviarie, università e fornitori di servizi al settore trasportistico marittimo.

Momenti di riflessione ed analisi che hanno visto al tavolo dei rappresentanti dei porti anche il presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, che ha illustrato agli attori del settore le potenzialità del sistema portuale isolano. Una realtà che, come riportato dal bollettino statistico di Assoporti, si posiziona al primo posto per numero passeggeri ed al terzo per tonnellate di merci trasportate. Un sistema, quello portuale, il cui valore aggiunto sull'economia isolana, secondo l'ISTAT, è pari a 1,6 miliardi di euro, per un totale di 611 imprese operanti (settimo posto in Italia) ed una quota di export via mare pari al 91 per cento. Se il settore container segna un rallentamento rispetto all'anno precedente, sono sicuramente i comparti Ro-Ro e rinfuse che tengono l'Autorità di Sistema portuale sarda ai vertici del sistema nazionale con 48.844.273 tonnellate di merci nel 2017 ed

importanti segnali di crescita nel primo trimestre 2018.

Numeri che hanno catturato l'attenzione dei principali attori dello shipping e che saranno la base delle future strategie di marketing per il rilancio del comparto container e la scalata di quello cargo e ro-ro.

"Il Med Ports Exhibition and Conference 2018 – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna – oltre ad un momento di analisi e riflessione sull'andamento dei traffici si è rivelata un'importante occasione per far conoscere le realtà sarde ai protagonisti del cluster marittimo. Oltre al mercato delle crociere e dei traghetti, è obiettivo di questa AdSp lavorare intensamente per potenziare il settore merci e scalare la classifica italiana, così come già fatto per i passeggeri. Questo è il primo appuntamento sulla logistica dell'anno e presto saremo presenti nelle principali fiere internazionali per attrarre nuovi investimenti e generare nuovi mercati in Sardegna".





PER LE TUE
VACANZE
USA LA TESTA.

CON CORSICA FERRIES E SARDINIA FERRIES
AVRAI UN SOLO PENSIERO: **GODERTI LE VACANZE.**



www.corsicaferries.com - www.sardiniaferries.com e nelle agenzie di viaggi



Nell'ambito, ma non a margine, dei lavori della sesta edizione di Med Ports svoltasi a Livorno, non ha mancato di polarizzare una certa attenzione il gruppo Bei (Bei e Fei – fondo europeo per gli investimenti), erogatore di finanziamenti e centro di consulenza per la realizzazione di progetti di investimento validi e sostenibili, oltre che principale finanziatore di capitale di rischio per le Pmi.

La Bei (che vanta un rating tripla A e un bilancio di 573 miliardi in divisa europea), presieduta da Werner Hoyer, ha la sede madre in Lussemburgo e si articola in una quarantina di uffici regionali con un organico di circa 3 mila persone, nella sua qualità di banca della Ue, fondata nel

1958 in forza del trattato di Roma, è partner finanziario naturale delle istituzioni comunitarie con circa il 90% dei prestiti diretto agli Stati membri dell'Unione che ne sono azionisti.

Si tratta del primo istituto mondiale ad emettere obbligazioni (66,5 miliardi nel 2016 in ben undici valute) ed è la principale istituzione multilaterale per la concessione di prestiti; nel 2016 ha erogato un volume di finanziamenti pari a quasi 84 miliardi, il 90% dei quali sono caduti all'interno dell'Unione europea e ben 280 miliardi hanno

costituito l'ammontare degli investimenti sostenuti nei settori più disparati ed importanti, quali l'ambiente (16,7 mld), le infrastrutture (18 mld), l'innovazione (13,8 mld), le Pmi (29,6 mld).

In sostanza l'istituto, facendo appello al mercato dei capitali ed alle proprie risorse, opera per favorire lo sviluppo equilibrato del mercato comune congiuntamente con gli interventi dei fondi strutturali e degli altri strumenti finanziari della Comunità, agevolando la concessione di prestiti e garanzie, senza perseguire finalità di lucro.

La sua organizzazione consiste in un consiglio dei governatori, rappresentato dai ministri dell'economia dei ventotto stati Ue, ai quali spetta il compito di definire le strategie politiche della banca, un consiglio di amministrazione, con il compito di dare esecuzione alla politica della Bei e un comitato direttivo, che assicura il funzionamento e l'operatività ordinaria dell'istituzione. A fianco di tali organi, ma non certo in posizione secondaria, opera un comitato di verifica che controlla annualmente le operazioni e i conti della stessa Bei verificandone il rispetto e la conformità in relazione all'effettiva situazione "aziendale".

L'anno scorso il gruppo Bei ha concesso finanziamenti per 78,16 miliardi, dei quali 70,24 sono andati



**Gruppo BEI e FEI
FONDO EUROPEO PER
GLI INVESTIMENTI**



IN TOSCANA SIAMO I PIÙ NAVIGATI

Per questo amiamo definirci la compagnia preferita dai toscani.

Toremar collega tutte le isole dell'arcipelago toscano con gli orari più comodi e tariffe molto competitive.

Per orari e tariffe consultare il sito www.toremar.it oppure contattare il call center al numero 199.11.77.33*

* Il costo della chiamata da telefono fisso Telecom Italia, senza scatti alla risposta e indipendentemente dalla distanza, è di 14,25 centesimi al minuto IVA inclusa dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 18:30 e sabato dalle 08:00 alle 13:00 e di 5,58 centesimi al minuto IVA inclusa negli altri orari e nei festivi. Per le chiamate originate da rete di altro operatore i prezzi sono forniti dal servizio clienti dell'operatore utilizzato.



LIVORNO - CAPRAIA

LIVORNO - GORGONA
(collegamento trisettimanale)

PIOMBINO - PORTOFERRAIO

PIOMBINO - CAVO - PORTOFERRAIO

PIOMBINO - RIO MARINA

RIO MARINA - PIANOSA
(1 collegamento settimanale)

PORTO SANTO STEFANO - GIGLIO

PORTO SANTO STEFANO - GIANNUTRI



a beneficio di Paesi della Ue, 1,62 verso i Paesi dell'Efta (European Free Trade Association) e dell'allargamento, 0,88 nel vicino Oriente, 1,47 in Africa, Caraibi e Pacifico, 1,99 in Asia e America centrale e latina e 1,96, nei Paesi del Mediterraneo.

Con oltre dodici miliardi di investimenti ricevuti nel 2017, l'Italia si colloca al primo posto fra i Paesi che maggiormente hanno beneficiato dei finanziamenti del gruppo Banca europea che, dal 2008 ad oggi, ha sostenuto investimenti per più di 270 miliardi (fonte Padoan Genn.- 18) iniettando nel corpo economico finanziario del "bel Paese" un buon centinaio di miliardi. Sebbene ancora in sofferenza per i sostanziosi tagli decisi dagli ultimi governi per esigenze di finanza pubblica, gli investimenti potranno riprendere fiato grazie ad un finanziamento del valore di 83 miliardi programmato da qui al 2032, un fatto che – secondo il ministro Padoan – potrà portare la crescita potenziale dell'Italia a livelli decisamente più elevati di quelli attuali e di quelli conosciuti negli anni duemila.

Per un Paese proiettato, come l'Italia, nel cuore del Mediterraneo, cioè al centro del ricchissimo flusso dei traffici e delle merci circolanti fra il canale di Suez e le colonne d'Ercole, l'economia

portuale non può mancare di rivestire un'importanza e una valenza assolutamente fondamentali e, anche in questo settore per noi così vitale, la Bei, gioca e giocherà il proprio ruolo di motore di sviluppo operando significativi investimenti in favore dei nostri più importanti scali marittimi.

Riguardo al porto di Livorno l'Autorità di Sistema del Tirreno settentrionale utilizzerà i fondi Bei per una serie di importanti interventi quali la manutenzione straordinaria e il consolidamento della banchina del Magnale, la costruzione di un capannone per lo stoccaggio della cellulosa in zona Mk 3, il dragaggio della darsena Toscana e del bacino di evoluzione fino a 13 metri di profondità, con l'asportazione di circa 700 mila mc, il dragaggio e l'allargamento all'imboccatura Sud fino a 13 mt di profondità, con il prelievo asportazione di circa 400 mila mc, il dragaggio della calata Bengasi fino a 11 mt, per circa 40 mila mc, il dragaggio dei pontili 12 e 13 alla

Il ciclo di progetto alla BEI

Sosteniamo progetti validi e sostenibili





capannagroup

Capanna Group srl
Ditta Vincenzo Capanna sas
CT Pandi Services srl
Tagliavia & Capanna srl

LLOYD'S

Agency

**CLAIMS SETTLING & RECOVERIES AGENTS
MARINE AND NON MARINE SURVEYORS AND ASSESSORS
QUALITY SURVEYORS AND CARGO SUPERINTENDENTS
REPRESENTING MANY INSURANCE COMPANIES THROUGHOUT THE WORLD**

**da oltre 65 anni
gli agenti dei Lloyd's di Londra**

Since 19th century at Insurers' disposal at all times

Via della Venezia, 15 - 57123 Livorno - Tel. +39 0586 89.41.32 - Fax +39 0586 88.53.32
E-mail: capanna@capanna.it - www.capanna.it
Branch Offices: Rome - Palermo - London

design by
Hut & Byte



vecchia darsena Petroli fino a 13 mt , per circa 120 mila mc, il dragaggio della nuova darsena Petroli fino a 13 mt , per circa 150 mila mc, il dragaggio della calata Magnale fino a 13 m di profondità, per circa 120 mila mc e, infine, il dragaggio e l'allargamento del canale di accesso fino a 13 mt , per circa 300 mc.

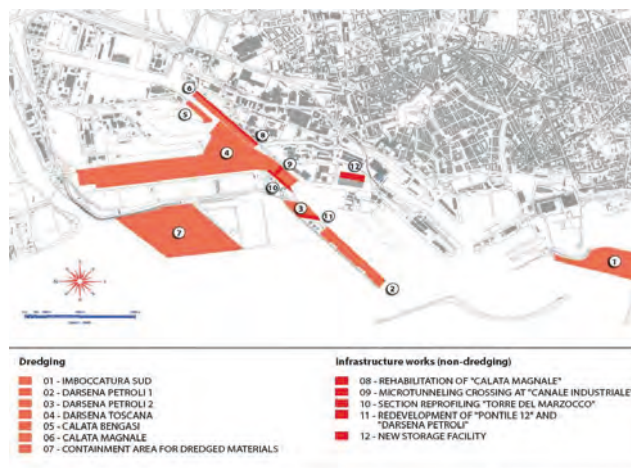
Diversi importanti interventi sono previsti anche nel porto di Genova, si tratta di investimenti Bei per 200 milioni che riguarderanno la costruzione di un nuovo terminal container finalizzato ad incrementare i traffici per i prossimi anni ed includerà anche la costruzione del nuovo terminal di calata Bettolo nonché la realizzazione degli accessi ferroviari e stradali necessari alla nuova infrastruttura con l'obiettivo di conseguire una maggiore efficienza dell'intero movimento portuale e per rendere più agevoli i traffici marittimi.

Altri interventi nei porti italiani riguardano Savona, La Spezia, Gaeta, Ravenna e Trieste.

A Savona Il costo generale del progetto per la realizzazione della piattaforma di Vado Ligure è di 382 milioni di euro. La Bei ha approvato un linea di credito di 155 milioni.

Il progetto prevede la progettazione e la costruzione di una piattaforma polivalente di 210 mila metri quadrati, comprendente la demolizione parziale dei pontili esistenti, al servizio di navi portarinfuse e attività petrolifere; la costruzione di una piattaforma rettangolare (290 metri per 700 metri verso il lato mare), interamente costruita su terreno bonificato; il dragaggio di circa 440.000 metri cubi di materiale; pavimentazione della piattaforma, compresa la delimitazione di una strada interna di 700 m che serve i terminal bulk e petrolifero e le aree di parcheggio; costruzione di tutte le reti interne delle utenze; costruzione del gate, edifici amministrativi e officine; oltre alla demolizione dei 360 metri esterni di un frangiflutti esistente e

Porto di Livorno – dettaglio investimenti



Gruppo Banca europea per gli investimenti

costruzione di un frangiflutti nuovo di 483 metri. Tutte le sovrastrutture nei terminali (strade interne, attrezzature ecc.) saranno installate dagli operatori dei terminal e sono escluse da questo progetto finanziato dalla Bei.

Alla Spezia gli investimenti da realizzare nel porto riguardano invece l'ottimizzazione del traffico mercantile per rinfuse liquide e solide e general cargo con un aumento della capacità di circa 1,5 - 1,8 milioni di teu (1,3 milioni di teu nel 2013).

Previsti, inoltre, miglioramenti del trasporto intermodale, al fine di spostare il 50% del traffico di container per ferrovia; razionalizzazione delle industrie cantieristiche per una maggiore competitività sui mercati internazionali; miglioramento del settore turistico, con nuovi moli e ormeggi, per soddisfare al meglio la domanda del mercato nautico; realizzazione di un nuovo terminal crociere (progetto waterfront) per soddisfare il crescente mercato crocieristico nel Mediterraneo; razionalizzazione e rafforzamento delle attività di pesca e acquacoltura, tipiche del Golfo spezzino. La Bei ha messo a disposizione un prestito di 30 milioni per opere ferroviarie da realizzare nel terminal del Golfo:



un binario ferroviario lungo 1400 metri; rimozione delle rotaie esistenti e servizi associati; nuovi binari ferroviari, lunghezza 5.400 metri incluse tutte le opere civili. Servizi per ferrovia: opere elettriche, segnalamento, illuminazione e alimentazione stazione di La Spezia Marittima.

A Gaeta sono già state completate due tranches di lavori, la prima per oltre 7,3 mln pari ad una quota dell' 11% e la seconda di oltre 29 mln che ha portato i lavori al 42%.

Attualmente lo scalo laziale è dotato di ormeggi su una lunghezza di 900 m e di un'area retrostante di 12.000 mq. Ha tre banchine commerciali: banchina Cicconardi lunga 471 metri con fondale di 10 m di profondità; banchina di Riva lunga 182 metri e stessa profondità; molo Salvo D'Acquisto lungo 300 metri anch'esso con fondale di 10 metri. Le attività commerciali prevedono lo sviluppo dell'hub intermodale Pontino per migliorare la logistica tra le regioni Lazio, Campania e Molise.

Gli investimenti previsti dalla terza ed ultima tranche per un importo di 33 mln per completare la restante quota del 48% riguardano il dragaggio del fondale alla banchina Cicconardi

fino a -12 mt; area di stoccaggio del materiale dragato; area di servizio per attività commerciali; mobilità nell'area portuale; acqua, elettricità, rifiuti, sistemi di sorveglianza e pavimentazione.

A Ravenna il costo complessivo del progetto relativo ai lavori di ammodernamento del porto ammonta a 235 milioni di euro, di cui 120 provenienti da una linea di credito approvata dalla Bei.

I principali interventi previsti riguardano la realizzazione di una nuova banchina per terminal container per 51,64 mln e la ristrutturazione delle attuali banchine per 62,29 mln. Per il dragaggio e lo smaltimento dei sedimenti sono previsti complessivamente oltre 81 milioni. Al raggiungimento di 235 milioni previsti contribuiscono infine costi per safety management, noleggi, espropriazione di terreni ed altre spese.

Infine Trieste: il Global project prevede il potenziamento della capacità ferroviaria del porto per adeguarsi alla tendenza che prevede aumenti a due cifre dei flussi di traffico ferroviario.

Tale progetto è composto da quattro sezioni principali relative agli aggiornamenti: della connessione ferroviaria dell'ultimo miglio; infrastrutturale per la riattivazione della linea ferroviaria che collega la stazione Aquilinia a Campo Marzio; dell'infrastruttura esistente e della

nuova stazione ferroviaria di Scalo Legnami; infrastrutturale e tecnologico del porto di smistamento che collega i moli 5, 6 (Ro-Ro) e 7 (container) alla stazione di Campo Marzio e poi alle tratte ferroviarie nazionali, per un costo complessivo di 177,40 milioni.

Porto di Genova, dettaglio investimenti





ACCORDO CLS/VDL containersystemen

Davide Palermo

CLS s.p.a., azienda italiana dedicata al noleggio, alla vendita e all'assistenza di carrelli elevatori e mezzi e attrezzature per la logistica, ha annunciato un nuovo accordo commerciale con VDL Containersystemen, un'azienda del gruppo VDL, per quanto riguarda la commercializzazione e l'assistenza degli spreaders.

Forte di 30 anni di esperienza e arricchita di nuove strutture di progettazione e produzione, l'azienda olandese fornisce una gamma completa di spreader per la movimentazione di container e rimorchi.

"La nostra offerta completa per la logistica dei porti si amplia. Abbiamo scelto Med Ports 2018 per darne notizia, ritenendolo un appuntamento legato al ruolo dei porti italiani e del Mediterraneo nella global economy a cui non potevamo mancare" spiega Michele Calabrese, Responsabile Marketing e Prodotto di CLS.

Gli spreader VDL, noti in molti porti, interporti, fabbriche e trasportatori, sono utilizzati in particolare per la movimentazione di container vuoti e pieni.

"VDL è un'azienda solida e molto flessibile che offre prodotti dal design specifico per il cliente,

oltre che conforme agli standard più elevati. Corrisponde pertanto ai requisiti con cui ci distinguiamo sul mercato, e ben si integra nella nostra offerta per la logistica portuale, già ricca dei Reachsteacker e Carrelli per container vuoti Hyster, nonché trattori MAFI per movimentare i container e i carichi pesanti" aggiunge Davide Palermo, responsabile Business Unit Big Truck di CLS.

CLS è dealer esclusivo in Italia della gamma di carrelli elevatori Hyster, presse da imballaggio HSM, trattori industriali MAFI e veicoli automatizzati Agilox. Un organico di oltre 300 persone, la Direzione Generale a Carugate (MI), 11 filiali, 9 centri operativi, 180 officine mobili, oltre 5500 mezzi a noleggio, fanno di CLS una Solution Company al servizio della piccola, media e grande impresa italiana, per soluzioni e servizi nelle scelte di movimentazione dei materiali e della logistica.



SPEDIZIONI INTERNAZIONALI, DEPOSITI DOGANALI E LOGISTICA

Via F. Enriques 53 - 57121 Livorno

Tel. 0586 2471 - finservice@mclink.it



Spedizioni Internazionali

LIVORNO

Via Enriques, 53

Telefono 0586 247111

Telefax 0586 400366

e-mail: seatrtransport@mclink.it



PRIMA DELLE INFRASTRUTTURE MIGLIORARE L'OPERATIVITA'

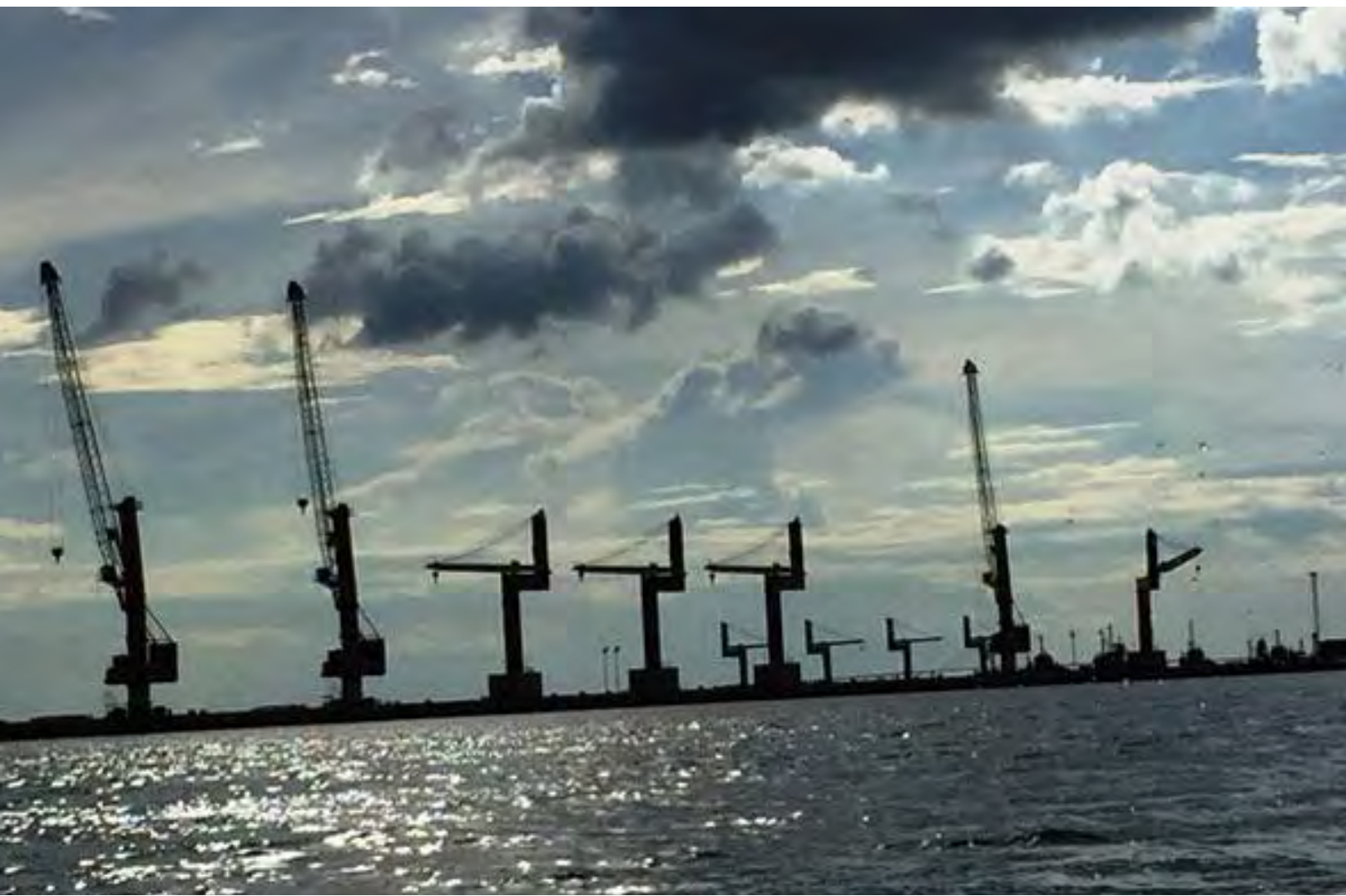
di Christina Prieser

"Investire prima di tutto nel migliorare l'operatività prima di pensare a nuove infrastrutture di transhipment": queste le conclusioni della interessante relazione tenuta da Christina Prieser, responsabile progettualità di "Hpc" (Hamburg Port Consulting), filiale del gruppo terminalistico tedesco Hhla (Hamburger Hafen und Logistik AG), durante il sesto appuntamento di "Med Ports" svoltosi a Livorno.

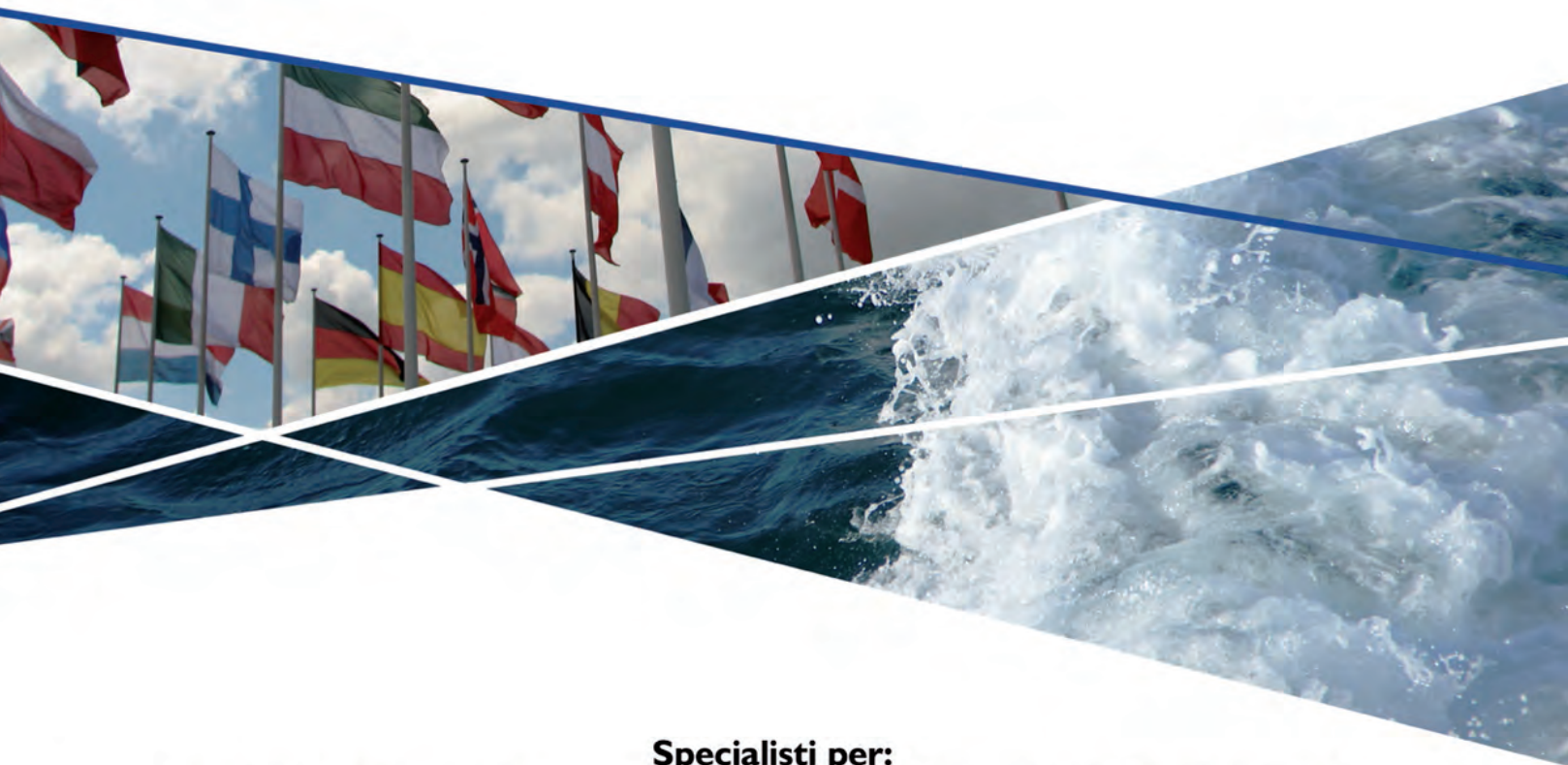
La società "Hpc" dall'anno della sua fondazione, il 1976, ha realizzato circa 1.400 progetti in più di 100 paesi in tutto il mondo. Il suo staff comprende oltre 100 esperti ed ogni anno conta un giro di affari di circa 13 milioni di euro generato dall'offerta di studi, di pianificazioni in ambito portuale, logistico e intermodale. Quindi termi-

nali container completamente automatizzati, l'organizzazione della operatività portuale basata sulle eventuali prospettive commerciali, strutture adeguate alla movimentazione delle merci, la gestione delle stesse, l'eventuale privatizzazione, l'assistenza agli acquisti dei mezzi meccanici, la direzione dei lavori, l'elaborazione di strategie informatiche, lo sviluppo di software e formazione.

Tutte attività, ha detto Christina Prieser, che mirano ad accompagnare le aziende verso una loro migliore operatività e un conseguente successo commerciale. Tanti i gruppi con cui Hpc ha collaborato. Tra questi Ict, Apm Terminal, Dp World, Psa, Til, svariate authorities portuali in ogni angolo del mondo e prestigiose organizzazioni e fondazioni internazionali.



worldwide consolidation



Specialisti per:

Usa - Canada - Australia - Nuova Zelanda
Sud Africa - Sud America

32 destinazioni dirette e settimanali

cfactory.it



GENERAL EXPORT

N.V.O.C.C.

LIVORNO

ph: +39 0586 836011 - fax: +39 0586 884331
via S. Orlando, 16/A - 57123 Livorno

MILANO

ph: +39 02 56816357 - fax: +39 02 57303747
via Marochetti, 19 - 20139 Milano

www.generalexportnvocc.com



La dirigente tedesca ha evidenziato quanto sia importante l'efficienza operativa in particolare per i porti mediterranei della sponda europea, mentre per quelli del Nord Africa la Prieser non ha escluso affatto l'opportunità di realizzare anche nuove infrastrutture.

La sua attenta analisi, illustrata a Livorno, è nata dall'esigenza di dare risposta ad un interrogativo, quello di sapere se i porti del Mediterraneo sono già adesso davvero attrattivi nel panorama del commercio marittimo internazionale e quali sfide hanno di fronte.

"Il Mediterraneo - ha sottolineato Christina Prieser - è una delle regioni di trasbordo più competitive al mondo attraversato com'è dalle grandi rotte container tra l'Estremo Oriente e le principali aree economiche europee". In questi ultimi anni diverse compagnie di navigazione hanno riorganizzato i loro network di servizi per poter raggiungere dal Mediterraneo i porti dell'Africa occidentale con navi feeder. Uno scenario che però registra anche un forte elemento di competitività determinato dall'arrivo sul mercato di nuovi scali nordafricani che hanno messo sul piatto vantaggi in termini di costi, di collocazione geografica, di fondali, di leggi meno rigide.

La scelta di uno scalo di transhipment si basa generalmente su una serie di fattori. In primis sui rapporti internazionali, sugli eventuali svilup-

pi commerciali, di traffico, sui possibili volumi. Poi si valuta la dimensione delle unità utilizzate, le strategie messe a punto dalle varie alleanze armatoriali, la proprietà degli stessi terminal. Infine, non ultime per importanza, la qualità delle infrastrutture e l'efficienza operativa.

Le compagnie container puntano a servire dallo scalo di trasbordo da loro scelto una regione abbastanza ampia in maniera economicamente vantaggiosa rispetto ad altre località concorrenti. Ciò sarà più probabile se in quel porto già vengono gestiti anche grandi volumi di container in transito sia in import che in export.

Quegli hub devono inoltre essere in grado di ospitare le grandi navi di ultima generazione che richiedono fondali a meno 16 metri, a meno 18 metri. Altro importante aspetto è la collocazione geografica rispetto alle principali rotte marittime con minimi scostamenti. La produttività di movimentazione del terminal deve poi rispettare gli standard internazionali: quindi occorre che sia messo a disposizione un numero sufficiente di gru da banchina, che si lavori con ottime movimentazioni orarie e che ci siano ampie finestre di ancoraggio. Un efficiente terminal di trasbordo deve anche applicare tariffe competitive.

Cambiando ottica, guardando la situazione dalla parte dei gestori, occorre tener conto che i volumi di trasbordo sono estremamente volatili.



INTERMODALITÀ E DISTRIBUZIONE

LIVORNO

 0586 404061

LA SPEZIA | GENOVA | VENEZIA





Lo sviluppo di un hub è figlio dell'interesse delle compagnie, dalle loro decisioni strategiche, dalla volontà di avvalersi di quello specifico terminal. Scelta che è condizionata anche dall'appartenza ad una alleanza armatoriale di cui potrebbero far parte soggetti che hanno investito anch'essi in propri terminal container.

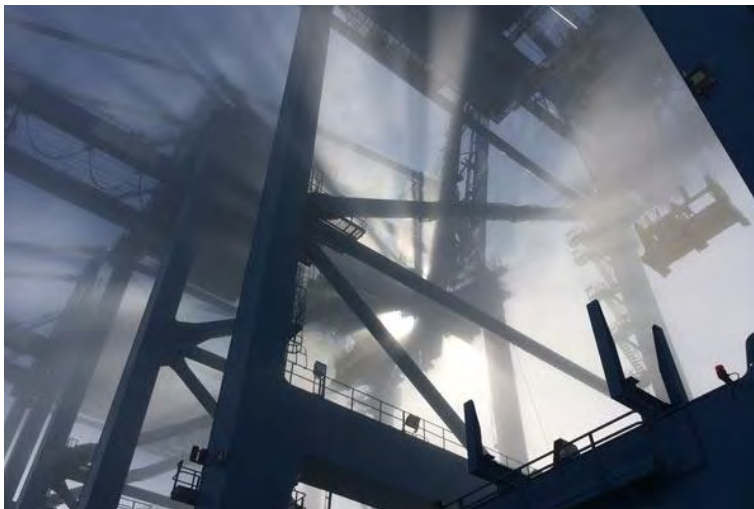
Per un terminalista l'attività di transhipment è molto importante perchè dà luogo ad un doppio conteggio delle movimentazioni. I container di trasbordo

incrementano le statistiche di un porto. Il transhipment genera un buon guadagno specie quando c'è una capacità inutilizzata, cioè quando non è necessario dar luogo ad ulteriori investimenti che devono poi trovare ovviamente un appropriato ritorno. Sarebbe infatti auspicabile raggiungere una opportuna massa critica come accaduto a Singapore. Le operazioni terminalistiche sono oggi processi molto complessi che richiedono una perfetta gestione degli spazi, rapidi tempi di consegna, mezzi meccanici con elevate prestazioni.

E' una sfida che si sviluppa in un ambito molto dinamico che oggi vede l'arrivo di navi sempre più grandi che danno luogo a costi più elevati con livelli di efficienza inferiori. Ben nota è la questione dei picchi di traffico.

In che modo i terminal possono rispondere a questa sfida sul fronte del transhipment? È possibile considerare una eventuale espansione della capacità aggiungendo nuove attrezzature e ulteriori aree operative ma al contempo nel fare questa scelta devono essere ben valutati i costi e le condizioni di mercato.

Altra possibilità è quella di promuovere l'ottimizzazione delle risorse già disponibili. La maggior parte dei terminal ha opportunità fino ad oggi nascoste che possono dare una giusta



risposta, prima ancora della effettuazione di importanti investimenti, ad un mercato così volatile. Si può incidere anche nell'organizzazione del lavoro, con una diversa turnazione, così come ad esempio nelle operazioni di ordinaria manutenzione. Fondamentale importanza per la soddisfazione delle aspettative dei caricatori rivestono infine le applicazioni tecnologiche nelle loro varie sfaccettature.

Concludendo il suo ragionamento Christina Prieser ha ricordato che le condizioni per operare traffici in trasbordo sono veramente mature quando in un terminal è disponibile una sufficiente capacità senza dover effettuare nuovi importanti investimenti in infrastrutture o attrezzature. Sono mature quando esiste già una domanda, quando ci sono già degli utenti ed è poi possibile mettere a disposizione dell' "extra-traffico" risorse esistenti così da avere margini di guadagno, redditività. Non va però dimenticato che un terminal di transhipment "puro" ha bisogno di gestire una massa critica di volumi che è difficile da ottenere quando ci sono già molti altri terminal che offrono servizi simili. "Considerando che la maggior parte delle compagnie di navigazione ha già investito in propri terminal di trasbordo diventa così determinante essere in grado di offrire operazioni efficienti e all'avanguardia".

George Menaboni srl

250

Since 1765
it was a long way.

*" End of the day, end of
the game, 2500 miles faraway
fm the nearest port
no cheaper price
could justify
a poor service,
nor a poor quality,
nor a lack of assistance "*

*Try now to say this
in a different way,
changing the negative
sentence
into a positive one.*

*Read it slowly,
there is no hurry
nor any fair to
be late, because
we will be here to assist,
to supply,
to repair or consult;
since so many years
anytime you
will need it.*

*That's why
after so long time
you actually will find
George Menaboni
still on top of the
selections.*

**Since 1765
it was a long way.**



57121 Livorno (Italy)
Via Chiabrera, 41

Tel.: +39 0586 426122
Fax: +39 0586 426880

E-mail: george@menaboni.com



Massimiliano Cozzani marketing director del Gip (Gruppo investimenti portuali) struttura che gestisce anche il Terminal darsena Toscana di Livorno ha organizzato a Med Ports, evento da pochi giorni concluso con grande successo, una conferenza stampa durante la quale ha presentato i valori del trasporto intermodale dal punto di vista della navigazione, dell'operatore multimodale, le impressioni sul quadro odierno, cosa ci riserva il futuro, l'impatto sui porti e sullo scalo livornese.

"L'intermodalità, per le compagnie è uno strumento, ha detto Cozzani, per controllare i traffici (Carrier Haulage). Nonostante ciò, la modalità Merchant Haulage è tuttora la prevalente: i principali spedizionieri sono sempre più organizzati con uffici dedicati alla massimizzazione della logistica stradale, aumentando così il controllo sulle tratte round-trip e le compagnie raramente considerano il trasporto combinato come un centro di profitto; piuttosto, esso deve supportare le loro acquisizioni commerciali.

La diseconomicità è dovuta - tra le altre cose - a problematiche di imbalance (imp/exp, ma anche 20' verso 40' o HC) e relative politiche di riposizionamento vuoti ed alla necessità di

allargare il numero dei depositi interni per supportare i crescenti flussi di carico (più visibili nelle compagnie maggiori).

Il tutto in un ambiente competitivo che è drammaticamente cambiato, se non altro per due aspetti:

1) Le Alleanze tra armatori rappresentano ormai l'80% del totale e ciò diminuisce le capacità di negoziazione/discussione delle loro controparti (terminal inclusi);

2) Il consolidamento del settore armatoriale continua a passo elevato. Molti "nomi" importanti della top-20 sono spariti o sono stati integrati in altre realtà. Lo stesso dicasi delle strutture agenziali.

Se vediamo l'intermodalità dal punto di vista dell'operatore multimodale (MTO) se ne deduce che la struttura geografica italiana non ha mai agevolato la strutturazione dei servizi. I dati statistici parlano di un 85% delle merci che si muove su distanze inferiori (od uguali) a 200 chilometri, il 33% del trasporto stradale, invece,

BISOGNA CAMBIARE PASSO E SVILUPPARE I CORRIDOI EUROPEI

di Massimiliano Cozzani





Cargo Compass

International freight forwarders

SERVIZI GROUPAGE PER



**USA
CANADA
SUD AFRICA
SUD AMERICA
HONG KONG
SHANGHAI**



info:

LIVORNO PISA	tel. +39 050 643111 fax +39 050 642273 cargocompass@cargocompass.it
MILANO	tel. +39 02 6154161 fax +39 02 66305404 milano@cargocompass.it
BOLOGNA	tel. +39 051 6650372 fax +39 051 6654981 bologna@cargocompass.it
VENEZIA	tel. +39 041 5952744 fax +39 041 5956437 venezia@cargocompass.it
PADOVA	tel. +39 049 632703 fax +39 049 8985705 padova@cargocompass.it
TORINO	tel. +39 346 2434615 torino@cargocompass.it
GENOVA	tel. +39 348 6289206
VERONA	tel. +39 045 2050420 fax +39 045 2050428
VICENZA	tel. +39 0424 1901950 fax +39 0424 281870 vicenza@cargocompass.it
ANCONA	tel. +39 071 2210115
MODENA	tel. +39 059 8630857



**GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOI
DEL PORTO DI LIVORNO Società Cooperativa**

**Servizi
Tecnico
Nautici**

**h 24 su 365 gg.
Canale 10 VHF**



LIVORNO - Via delle Crociere, 7 - Sala Operativa Tel. 0586 888117 - Fax 0586 205298

E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it - Amm.ne Tel. 0586 894405 - Fax 0586 829157



si muove su distanze maggiori ai 400 chilometri e qui una possibilità di concorrenza con la strada esiste. Lo stesso, ha proseguito Cozzani, dicasi dei costi infrastrutturali e colli di bottiglia da loro incontrati. Alcuni di essi: sbilanciamento delle tratte in/out garantite dalle compagnie di navigazione, materiale costoso (carri ribassati per HC, ad esempio); organizzazione dell'ultimo miglio, in termini di servizi e costi e strutture terminalistiche spesso non all'altezza di alti standard di efficienza.

Le impressioni sul quadro odierno ci fanno notare che anche nelle realtà portuali di maggior successo, le percentuali di intermodalità sul totale sono basse: la Spezia, 35% - VTE, 17% - Sech, 9% - Trieste, 40% - TDT, 20%. Più a Sud ci si sposta, poi, più l'intermodalità diventa un non-concetto (eccezione Gioia Tauro negli anni d'oro). Oltretutto, sembra sia difficile crescere ulteriormente nel privato, per motivazioni tecnico/economiche, e si percepisce un sentimento di sopravvivenza dell'esistente solo "a supporto" di altre attività/interessi (Gruppi diversificati).

Il continuo riferimento a sussidi pubblici ogni qualvolta si discutono questi argomenti, ha proseguito Cozzani, non aiuta a chiarire: c'è da dire che anche il trasporto stradale ha beneficiato di incentivi più o meno diretti nel corso degli anni. E allora cosa c'è domani?

Bisogna cambiare passo velocemente e tra gli eventi che accelereranno il processo c'è lo sviluppo dei Corridoi Europei, per i quali è assolutamente necessario un controllo delle tempistiche da parte delle Autorità locali. Oltre a ciò, alcuni trend:

- Compagnie di navigazione che diventano terminalisti o diversificano dal lato Mto;
- Altre che fanno accordi con i giganti dell'e-commerce (Alibaba);
- Amazon che mira a diventare uno spedizioniere globale;
- Le implicazioni della Via della Seta non sono ancora tutte evidenti, ma i numeri parlano da soli.

La logistica e la concorrenza cambieranno di conseguenza ed un suggerimento può essere: "State vicini ai vostri clienti e fornitori" per poter anticipare i cambiamenti a venire. I Corridoi Ten-T che coinvolgono l'Italia sono quattro:

- 1) Baltic Adriatic (Gdansk/Rep.C/Slo/East Au/Koper/Ts/Ve/Rav)

- 3) Mediterranean (Alg/Vlc/Bcn/Hungary/Ukr/via Mrs/Lyon/Northern Italy/Slo/Cri)
- 5) Scan Med (Finland/Sweden/Dk/Ger/Au/ITA/Malta)
- 6) Rhine Alps (Anr/Rtm/Ams/Basel/Milan/Genoa)

E gli obiettivi tecnici cui perverranno sui convogli sono:

Capacità: 2.000 tons (oggi 1.600 tons)

Lunghezza: 750m (oggi mai sopra i 600m, 500m nell'area genovese).

Sagoma (Gabarit): 4m in altezza, per consentire carico trailer ed HC.

La struttura dei tunnel di base, consentirà maggior velocità e minori consumi, ma i colli di bottiglia sulle capacità devono essere evitati: le strutture di Governance dei "Core Network" dovranno allinearsi ed ogni Paese attraversato dal Corridoio dovrà farsi carico strategico dell'intero quadro, non limitandosi al proprio. Per concludere i porti italiani e Livorno.

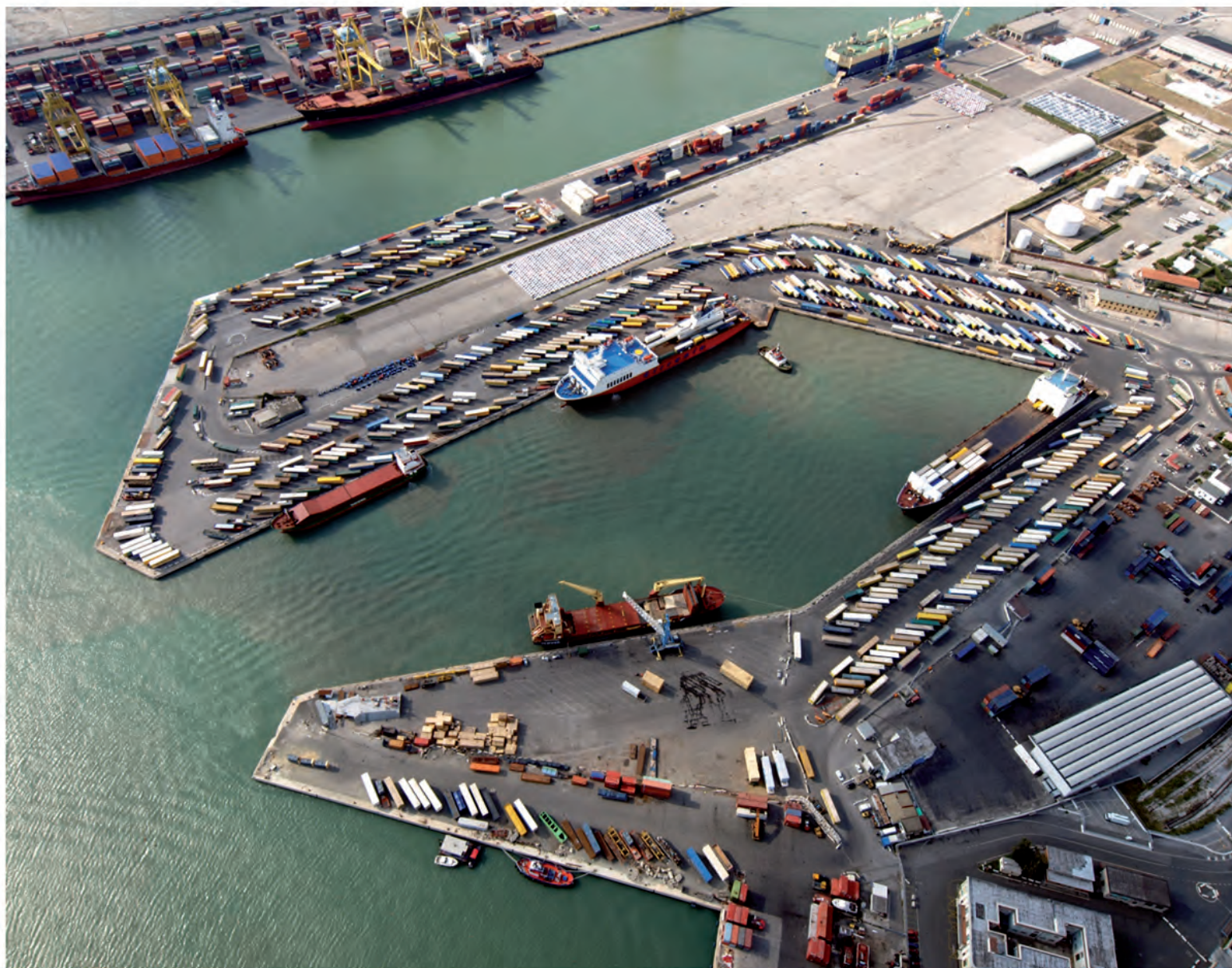
I progetti infrastrutturali da finalizzare nei prossimi anni (Vado Ligure, Calata Bettolo-Ge, Darsena europa-Livorno), arrivando in aggiunta all'offerta terminalistica esistente, dovranno necessariamente sfruttare di più la ferrovia ed il trasporto combinato per essere massimizzati e fronteggiare l'aumento dei volumi nello spazio/tempo (navi di maggiore dimensione) oltre che motivazioni di ordine ambientale, sempre meno secondarie.

Livorno sta già utilizzando una connessione elettrificata tra Terminal (Tdt) e Rete nazionale (Tirrenica), la prima in Italia, e riesce così ad evitare i transiti dal nodo di scambio di Calambrone. Tdt è ora responsabile dell'ultima tratta (100m circa) di traino diesel e negozia direttamente con gli MTO.

La logistica a Livorno può essere definita "facile": spazi aperti, connessioni, magazzini, interporto. Questo resterà un punto di forza e sarà rafforzato in futuro da connessioni ferroviarie per Italia ed estero. La Darsena europa sarà operativa per allora, e sfrutterà al massimo questi cambiamenti".



Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno

Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno

Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

We shape the future of intermodal transport



Combined advantage for logistics

- Shuttle Net
- Company Shuttle
- Landbridge China
- Maritime Logistics



www.hupac.ch