il Messaggero Marittimo

MAGAZINE

2019

UN ANNO DI TRASPORTI E LOGISTICA

supplemento al numero odierno | sped. abb. post - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

Direttore responsabile Vezio Benetti. Livorno, Piazza Cavour 6. Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083 e-mail: redazione@messaggeromarittimo.it | abbonamenti@messaggeromarittimo.it

EVERGREEN GROUP

Evergreen i-B/L, i-Dispatch

Ever Innovative, Ever Efficient, Ever Reliable

By introducing the paperless i-B/L and digitalized i-Dispatch document transmission,
Evergreen ShipmentLink portal is now offering
a pioneering functionality to turbocharge your efficiency.

Dedicated to Enriching Your Life

EVERGREEN LINE

www.evergreen-line.com

PREFAZIONE

di Renato Roffi

Guardando indietro con gli occhi della memoria si avverte che la situazione del mostro allegro Paese, *mutatis mutandis*, si discosta veramente poco da quella del 2018 ed è difficile stabilire se quel poco sia migliore. Vediamo, infatti, lo stesso guazzabuglio politico, la stessa forsennata ricerca di "risorse" (evitano di dire soldi) da parte del governo pro tempore, si continua con la solita musica, ormai sbiadita, della lotta all'evasione..... e non ci siamo fatti mancare neppure il nostro annuale cambio di esecutivo, "in discontinuità", ma con lo stesso presidente del consiglio.
Lo stellone, d'Italia sembra non farcela più e ancor meno possono i nostri coraggiosi imprenditori che, perennemente alle prese con l'insaziabile Moloch del fisco, devono confrontarsi con una burocrazia sempre più insopportabile, ottusa ed oppressiva, per non parlare della giustizia, i cui artigli, fra l'altro, presto potrebbero tenerci in sospeso a vita mercè il paventato, incivile congelamento della prescrizione.
.....*eppur bisogna andar*..... sollecitava una canzone in voga ai tempi della guerra partigiana. Intanto continuiamo a sperare, a mettercela tutta per lasciare ai nostri figli e ai nostri nipoti almeno qualche brandello del benessere e dei successi economici che erano stati faticosamente e brillantemente raggiunti negli anni della ricostruzione, quando il pil correva a due cifre e l'evasione denunciava livelli molto più alti di quelli attuali.
Il Messaggero Marittimo, sul fronte dell'informazione praticamente da settant'anni (un tempo di tutto rispetto) continua con l'impegno di sempre ad affiancare con un'informazione corretta e puntuale il mondo marittimo e portuale, quello logistico e quello più latamente finanziario e produttivo, con l'eterna speranza che i momenti peggiori siano alle spalle.
Dobbiamo guardare con fiducia al 2020, del resto non abbiamo molta altra scelta perché, parafrasando un odiato (ma attualissimo) aforisma, non ostante tutto, fermarsi vuol dire essere perduti.
Sforzandoci di mettere da parte quanto di non edificante abbiamo visto in queste settimane, attendiamo il nuovo governo alla prova dei fatti, con fede e speranza, quanto alla carità, stiamo certi che nessuno ce ne farà. Speriamo davvero che la politica possa, una buona volta, imboccare una strada virtuosa e che, dopo averci massacrati con il rigore, possa decidersi ad avviare una politica lungimirante di sano ed intelligente alleggerimento fiscale accettando di vedere i risultati nel tempo, senza cedere troppo ad esigenze immediate di cassa.
La speranza di una drastica riduzione degli sprechi è destinata a rima-

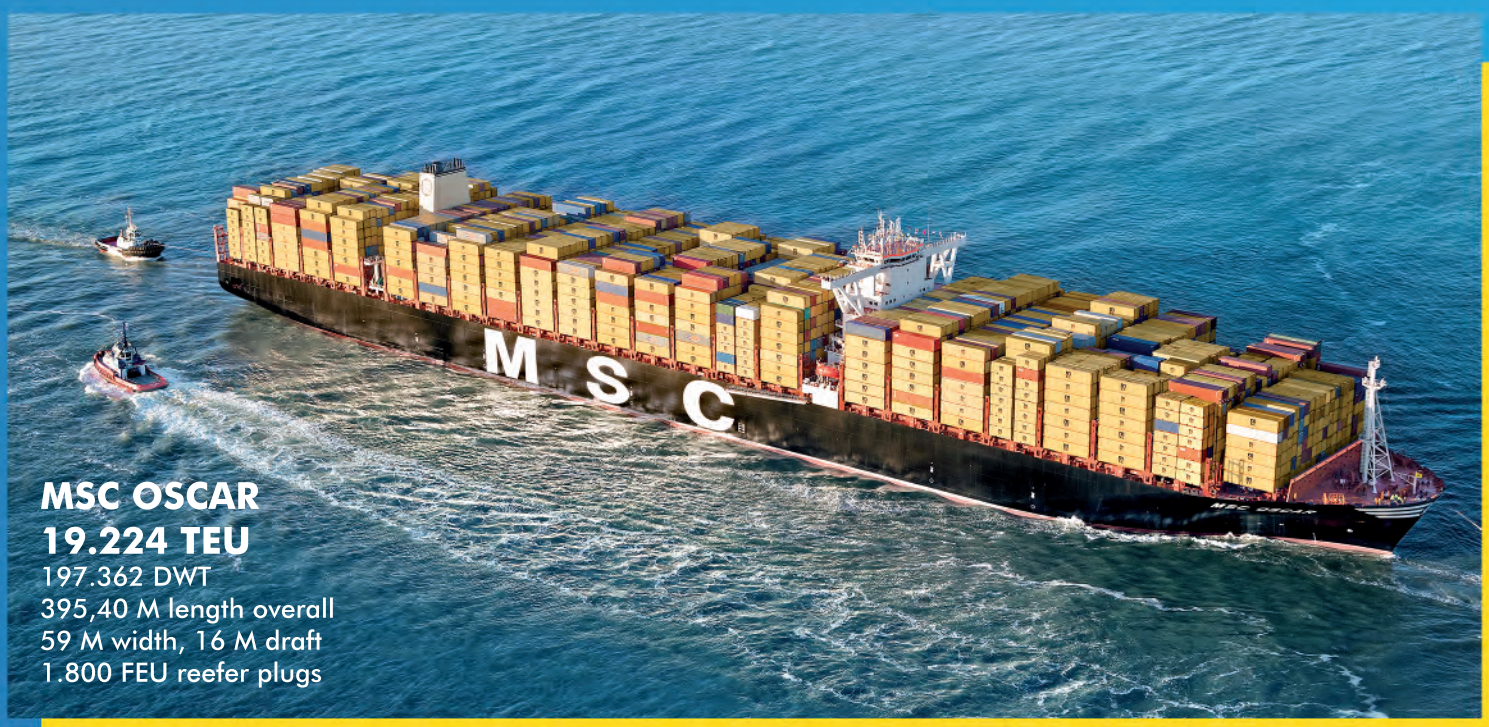
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO 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: IT015-spadonia@mscspadoni.it

nere tale e la scure della lotta all'evasione, in un incontrollato e deprimente profluvio di bla... bla.... bla..., continuerà ad abbattersi con giacobina severità sul salumiere e sulla bancarella, proprio come sempre.
Pessimismo o, peggio, disfattismo? Può darsi, ma, attenzione, da sempre i "papaveri, alti alti" tuonano contro le rimostranze delle "papere" chiamandole pessimismo.
Un anno fa, a proposito delle allora "neo" Autorità di Sistema portuale, avevamo osservato che era prematuro tracciare dei bilanci e oggi, al netto del ridotto numero di Authorities, è ancora difficile sostenere che la situazione sia sostanzialmente diversa da quella mandata in soffitta dall'allora ministro Graziano Delrio.
Intanto gli imprenditori italiani, continuano a fare del tutto per valorizzare la nostra invidiabile posizione di grande piattaforma logistica al centro del Mediterraneo, il più delle volte solo con le loro forze. Essi, veri campioni di un'Italia che si impegna, oltre a doversi difendere dalla concorrenza globale, devono fare spesso i conti con amministrazioni pubbliche insolventi, che applicano il perverso principio "*solve et rèpete*".
Il vero Stato di diritto (quello che pone su uno stesso piano paritetico lo Stato e il cittadino, specialmente nelle controversie) non spinge a gesti estremi i suoi fornitori con le sue inadempienze.
"…. eppur bisogna andar", avere fiducia quanto si può, anche perché, per chi non può delocalizzare (leggasi fuggire) o per chi non ne trova il coraggio, *tertium non datur*.
Un buona parte dei Paesi avanzati è giunta ai livelli odierni configurando le proprie istituzioni, il proprio diritto, le vie di comunicazione, i sistemi bancari e molto, moltissimo altro ancora, sui modelli che, da Roma in poi, proprio dalla penisola italica si sono irradiati sul mondo.
Come può essere che noi - gli originali – siamo rimasti tanto indietro?
Anche quest'anno la legge di bilancio, già di stabilità e prima ancora finanziaria (quale altro nome inventeranno?), si manifesta come una palestra di… autentica schizzofrenia i cui limiti, che credevamo superati l'anno prima, vengono portentosamente spinti ancora più avanti. Il fatto è che i nostri governanti, poveretti (in ogni senso), devono assolutamente proclamare che le tasse non vengono aumentate, solo perché, anziché chiamarsi tasse, si chiamano imposte, accise o, addirittura, contributi, fra l'altro mai volontari.
Del resto, per mantenere gli attuali ed ipertrofici livelli di spesa non ci sono soldi (le risorse) e di risparmiare non si parla proprio.
Schizzofrenica, almeno al pari della legge di bilancio, appare sempre di più la politica, ridotta ormai ad essere una palla di stracci che rimbalza pericolosamente da un Matt(e)o all'altro.
La situazione è davvero paradossale con forti connotazioni tragiche ed è stupefacente che, non si sa come, qualcuno riesca perfino a ridere senza avvedersi che il punto di non ritorno può essere spaventosamente vicino.

CONTENT

8 **PAOLA DE MICHELI**
Per i nostri porti occorrono misure e scelte adeguate

11 **MARIO MATTIOLI**
Una governance unitaria per le politiche marittime

14 **STEFANO MESSINA**
L'incertezza dei porti sulla via della seta

17 **SILVIA MORETTO**
Primo obiettivo 2020 attivazione dello sportello unico doganale

20 **UGO PATRONI GRIFFI**
Le ZES occasione di futuro per i nostri giovani

24 **UMBERTO PAOLETTI**
Infrastrutture e intermodalità asset strategici indispensabili

27 **GIAN ENZO DUCI**
Navigazione a vista per gli imprenditori del settore marittimo

30 **RODOLFO GIAMPIERI**
Parole chiave: trasformazione, lavoro, occupazione, sostenibilità

33 **GUIDO NICOLINI**
La Cina vola in Africa, l'Olanda la segue. E noi? Parliamo di migranti

43 **MATTEO MIGNOGNA**
In Darsena Toscana traffici in aumento e nuove compagnie

48 **LUCA ABATELLO**
Iot, blockchain e big data: come cambia il mondo della logistica

51 **FRANCESCO MARIA DI MAJO**
La sfida di Civitavecchia: marketing e raddoppio infrastrutture

54 **ALESSANDRO PITTO**
Bravi e Tenaci davanti al dramma del Morandi

57 **PINO MUSOLINO**
La salvezza di Venezia passa (anche) per il suo porto

59 **FEDERICA MONTARESI**
Record assoluto per La Spezia Shunting Railwais

61 **MINO GIACHINO**
Le infrastrutture sono decisive per l'efficienza della logistica

Paola De Micheli

MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

per i Nostri Porti occorrono misure e scelte adeguate

Definire Paola De Micheli, una trottola potrebbe sembrare irriverente, ma non è assolutamente così. Quel giocattolo, magari un po' fuori moda, grazioso come la ministra De Micheli, ci serve per rendere l'idea di una persona, anzi, un personaggio, che non si risparmia in alcun modo riuscendo a diffondere dinamismo nei diversi luoghi in cui riesce ad essere presente in una stessa giornata, sempre impegnata a cercare di capire e constatare de visu ogni aspetto dello sterminato panorama che compone lo spettro di azione di un ministero complesso come il Mit che, una volta, era ripartito fra i dicasteri della Marina Mercantile, dei Trasporti e dei Lavori Pubblici e che oggi vede in capo alla stessa persona i porti, il ponte Morandi (e tutti gli altri potenzialmente a rischio), le alluvioni.....
Affrancata, per ragioni obiettive, dall'ansia di non sfigurare di fronte al predecessore, la signora De Micheli sta mostrando una gran voglia di fare e c'è da credere che i risultati non mancheranno, ce lo garantiscono l' impegno manifesto e il suo scrupolo nel volersi sempre documentare su qualunque problema, con quel pizzico di sempre utile meticolosità femminile e quel pizzico di sana umiltà che dovrebbe sempre costituire il corredo indispensabile per chi si accosta ad una nuova impresa. Dato che ci troviamo ormai sul volgere di questo 2019, nel riportare i pensieri che la ministra ha espresso rispondendo ad alcune domande riguardanti la sua funzione, cogliamo al volo l'opportunità per corroborare i nostri consueti auguri di buon lavoro con quelli più confidenziali e più sinceri di buone festività

Signora ministra (al di là di qualsiasi altra interpretazione, ci piace sottolineare il femminile), quando si parla di Pil, lei ha l'impressione di un' Italia sfiduciata?
Più che sfiducia, sembra di cogliere una sorta di rassegnazione, come se si avvertisse che anche uno sforzo collettivo resterebbe senza risultati, ma, al contrario, dobbiamo ricordare

che in passato molte difficoltà, anche gravissime, sono state superate proprio grazie all'impegno di tutti
Ciò, a mio parere, porta però con sé un problema, quello della continuità delle scelte. Anche se ci muovessimo molto rapidamente, infatti, alcune di esse richiederebbero necessariamente i loro tempi fisiologici; resta comunque il fatto che la discontinuità determina rallentamenti nell'efficacia che gli investimenti potrebbero avere anche come effetto leva sul Pil nazionale.
Serve stabilità, scandita da regole che la garantiscano, anche se, a mio parere, non è con le regole o non soltanto con esse che si può stabilizzare il sistema.
Ne è un esempio è anche la scottante questione ambientale, su cui, come Paese, siamo arrivati con un po' di ritardo, ma che sul piano della crescita costituisce una leva importante, basti guardare ai trasporti dove, ad esempio, gli investimenti ferroviari hanno sì costi più elevati, ma anche gli effetti che producono sono maggiori.
Da questo punto di vista, anche riguardo alla discussione pubblica e agli aspetti economici, ritengo che siamo arrivati dopo.

Che cosa può dire del nostro sistema portuale?
Sono contenta che mi interpelli su questo. Un dato che mi ha sconvolto in questi primi mesi di mandato, è che non mi sono mai state poste domande sui porti, il che è impensabile per un Paese che per 2/3 confina con il mare e che, proprio nei porti, conserva uno dei suoi massimi potenziali di crescita. Il fatto che certi argomenti possano rimanere estranei alla discussione pubblica non potrà non influire sulle scelte politiche con la conseguenza di effetti sul Pil quanto meno mediocri.
La questione del mare, secondo me, deve dunque tornare ad essere centrale. Il non parlarne provoca l'assenza della spinta necessaria ad occuparsene proficuamente da parte delle istituzioni e dei privati.
Abbiamo alcuni dei porti più importanti del Mediterraneo, qualcuno di essi si trova già in competizione con Amburgo e ne abbiamo altri che potrebbero contendere traffici a Rotterdam.
È vero che siamo immersi in una condizione europea non favorevole, però questa non può essere una scusa, anche e specialmente perché nutro il legittimo timore che la situazione di protezionismo che frena e limita molto un'economia come la nostra è destinata a protrarsi e con essa dovremo confrontarci nei prossimi anni. Non ci resta, dunque, che armarci con misure e scelte adeguate.
Impiegheremo risorse anche per dotare i porti delle infrastrutture necessarie e per rinnovare quelle superate, tenendo nel debito conto anche il profilo ambientale, come si sta facendo con il progetto "porti verdi" oggetto di un emendamento che prevede l'elettrificazione (ndr- da valutare bene), però è evidente che si tratta di un equilibrio che dovrà essere oggetto di studio nei prossimi 24-36 mesi.

Quali caratteristiche avanzate dovrebbe assumere il suo ministero rispetto al passato?
È vero che alcune scelte del precedente ministero non sono condivise, ma ce ne sono altre già predisposte a cui darò seguito al più presto.
È evidente che la scelta del Governo di una "donna concretona" come me (cosa che per me è un valore) per un ministero come quello che mi è stato assegnato vuole imprimere un'accelerata a una serie di questioni che dovranno essere decise, anche entro la fine dell'anno. Ciò comporterà necessariamente scelte decise, anche dure, scelte capaci non solo di smuovere cantieri di opere infrastrutturali, ma anche di infondere nuova linfa nei progetti in essere per una seria trasformazione dei modelli del trasporto italiano.
Per fare un esempio: la questione ultimo miglio. C'è un investimento di quasi un miliardo e mezzo da qui al 2023, e se, saremo tutti d'accordo, potremmo imprimere un'accelerata alle tematiche dell'intermodalità e dare il massimo del contributo per stringere il piano.

Incentivi, contributi e strumenti fiscali. Quali le azioni messe in campo?
Come Mit abbiamo chiuso il pacchetto degli emendamenti relativi al ferrobonus e al marebonus: riproponendo gli incentivi per il prossimo biennio. Le risorse sono state reperite e mi

auguro che le nostre proposte vengano accolte. Si tratta di milioni, non moltissimi, ma rappresentano un effetto leva molto importante.Nel decreto fiscale abbiamo inserito anche gli incentivi per la sostituzione dei mezzi, anche se dovremo accrescere il contributo.
Sotto il punto di vista del "chi inquina meno paga meno" non abbiamo ancora una strategia delineata e credo che non sarà possibile arrivarci prima del 2021, quando avremo raggiunto un nuovo equilibrio valido tra incentivi e disincentivi, equilibrio che, ad oggi, non è stato possibile conseguire. A parità di risorse abbiamo constatato che, se usiamo strumenti fiscali anziché contributi, abbiamo un effetto leva che è più elevato, tranne sui mezzi a gomma, poiché in quel settore esiste già la parte fiscale.
Gli incentivi di natura fiscale (il massimo dell'effetto si è visto su Industria 4.0) hanno, infatti, il vantaggio di essere automatici. Non tutte le imprese dispongono di una struttura per presentare le domande del caso, ciò riguarda soprattutto quelle piccole, e, anche se non è bancabile, accedere al beneficio non determina costi aggiuntivi.

Parliamo di semplificazione…., di digitalizzazione, insomma, di tenersi al passo.
Quando lavoravo alle dogane mi sono cimentata con quelle tematiche, soprattutto in relazione, ai porti e mi sono accorta subito che quando, introduci una modifica, non tutti sono favorevoli.
Credo però che con il piano della digitalizzazione che abbiamo stabilito di rafforzare, magari istituendo un ministero ad hoc, sia possibile arrivare rapidamente a una soluzione positiva del problema, come si è fatto, principalmente per le questioni doganali. I tempi delle operazioni nei porti sono state di molto accelerate con conseguente, sostanziosa, contrazione dei tempi, essenzialmente per lo sdoganamento.
Ogni passo verso la semplificazione porta però con sé anche conseguenze sulle persone che operano nel settore. Esse dovranno essere sottoposte ad appositi percorsi di formazione e di adeguamento ai nuovi sistemi così come per la digitalizzazione, che pure richiede tempo per consentire a tutti di conformare le proprie competenze.

Mario Mattioli

PRESIDENTE CONFITARMA

una GOVERNANCE UNITARIA per le POLITICHE MARITTIME

Sta per concludersi un anno molto intenso che ha visto Confitarma presente su molti fronti: dalla difesa del Registro internazionale alla salvaguardia dell'ambiente, dalla pirateria alla richiesta di de-burocratizzazione del sistema normativo.

Ancora una volta mi fa piacere rilevare l'attenzione per il nostro settore e per le nostre istanze da parte delle istituzioni, attenzione confermata dall'importante presenza del Governo alla nostra Assemblea del 31 Ottobre. Ricordo che, oltre al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, sono intervenuti i Ministri Sergio Costa, per l'Ambiente, Paola De Micheli, per le infrastrutture e i Trasporti, nonché Manlio Di Stefano, Sottosegretario agli Affari esteri.

I molteplici aspetti legati alla competitività del comparto marittimo si intrecciano con la competitività del sistema Paese. Per questo, proponiamo al Governo un tavolo di confronto per poter dedicare alle politiche marittime una governance unitaria.

Durante l'Assemblea di Confitarma, il Presidente Conte ha riconosciuto che operare e competere liberi e sicuri nel mondo è una necessità primaria dei Paesi marittimi e che il nostro è un Paese straordinariamente marittimo aggiungendo che il Governo è fortemente impegnato nella promozione internazionale dell'industria italiana ben sapendo che gran parte dei nostri prodotti viene trasportato via mare. Ma ciò che più conta è che il Presidente Conte abbia sottolineato che è fondamentale assicurare alla flotta nazionale la possibilità di

Consorzio ZAI

Interporto Quadrante Europa

Più spazio per la logistica

Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:
Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Descrizione:
Centro Direzionale Interporto Quadrante Europa-Uffici direzionali con posti auto dedicati.
Varie metrature da 17 a 400 mq.

Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

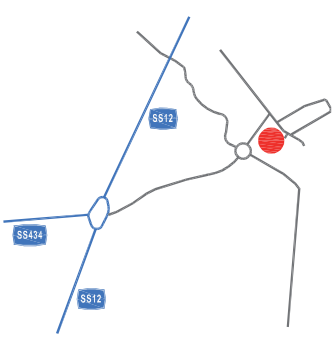
Ubicazione:
In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:
17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:
6.700 mq frazionabili

Altezza:
da 8,00 m

Baie di carico:
4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



Verona Quadrante Europa

LOTTI EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:
Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie lotti:
da 13.000 mq a 43.000 mq

Superficie coperta:
da 5.000 mq a 13.000 mq

Altezza:
da 15 a 35 m

www.quadranteeuropa.it • consorzio.zai@qevr.it • Tel. +39 045 8622060

competere sui mercati globali, seguendo il percorso già tracciato dalla Commissione europea per il mantenimento e lo sviluppo delle industrie marittime degli Stati membri, evitandone la delocalizzazione.
Per noi questo è un principio fondamentale. Se oggi abbiamo una flotta di bandiera italiana, giovane e competitiva, è solo grazie al Registro internazionale istituito nel 1998. Quell'importante strumento ha consentito l'espansione degli investimenti, il raddoppio e l'ammodernamento della flotta nazionale con navi sempre più green e la leadership mondiale in alcuni dei settori navali più sofisticati. Ma, soprattutto, la nostra bandiera si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Infatti, in vent'anni, l'occupazione marittima italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata del 140%.
Purtroppo, oggi il Registro internazionale da solo non è sufficiente, perché la scelta della bandiera viene determinata anche dalle condizioni del Sistema paese. E qui è evidente come anche per gli armatori la burocrazia è ormai un forte freno per non dire un ostacolo alla competitività della flotta sui mari del mondo.
Anche su questo il Presidente Conte ha assicurato la ferma determinazione del Governo di semplificare la vita dei cittadini e delle imprese, attraverso un forte incentivo alla digitalizzazione del settore pubblico e di quello privato per ridurre i tempi di risposta e limitare i vincoli e i lacciuoli dei procedimenti amministrativi.
Direi che, nonostante le tante nubi all'orizzonte, sono fiducioso nel futuro della nostra industria armatoriale che sarà sempre più green per continuare a rispondere alle esigenze di sviluppo, occupazione e sicurezza di un settore da sempre al servizio del paese.

Stefano Messina

PRESIDENTE ASSARMATORI

l'Incertezza dei Porti sulla Via della Seta

Non è bello, ma purtroppo è vero. Anche il 2019 è stato un anno terribilmente difficile per lo shipping, e non solo per quello italiano.
Gli elementi di incertezza hanno di gran lunga superato le certezze e quindi inevitabilmente un consuntivo di fine anno deve tenere conto delle tensioni e delle apprensioni che continuano ad attraversare il nostro mondo e quindi anche a condizionare le previsioni per 2020.
Con la sola eccezione della fiammata di fine anno, causata per le navi tankers da motivi contingenti e dalla crisi geopolitica in Iran, i noli hanno continuato a registrare un andamento negativo su gran parte dei mercati ivi compreso quello dei containers. In questo caso solo misure di contenimento (per altro oggi messe in discussione dall'Unione Europea) rese possibili da un regime di deroga in tema di alleanze che ha consentito di difendere un minimo livello di remuneratività dei servizi.
Il fenomeno delle concentrazioni ha accentuato la rarefazione di soggetti armatoriali in grado di competere sulle grandi rotte dell'interscambio mondiale, rendendo ancora più fragile un mercato che potenzialmente è esposto anche alle manovre di dumping di player che hanno alle spalle sistemi Paese.
In questa ottica va probabilmente letto con grande realismo anche il fenomeno ricondotto sotto il termine "Via della seta". Al di là dell'ovvio entusiasmo e interesse per potenziali investimenti in Paesi come quelli europei che si confrontano con seri problemi di bilancio, e che quindi guardano con grande interesse a potenziali investitori internazionali, sono in molti a interrogarsi sulle motivazioni forse egemoniche della "Via della seta" che si configura come un eccezionale strumento per

controllare i mercati e per un posizionamento geopolitico e strategico altrimenti irraggiungibile.
E proprio il tema "Via della seta" mi porta in questa breve disanima a riproporre come centrale e strategico il problema dei porti. Anche in questo campo il fattore caratterizzante è l'incertezza: se il Mediterraneo sembra aver recuperato una parziale centralità, pur condizionata dalla mancata riapertura e dal mancato sviluppo dei mercati del Nord Africa, all'orizzonte si profila il grande rischio connesso con l'apertura della rotta subartica, ovvero un collegamento diretto e molto più breve fra i mercati asiatici e quelli del Nord Europa. E non contribuisce certo a rendere più positive le previsioni per il futuro il perdurante stato di incertezza che caratterizza la portualità italiana. La riforma portuale è tutt'oggi monca e in quanto tale ha generato due elementi gravemente negativi; da un lato, un incremento esponenziale nella pressione della burocrazia su una governance portuale sempre più debole, dall'altro da un congelamento nei fatti, di tutti i lavori per la realizzazione delle nuove opere destinate a determinare un salto di qualità della portualità nazionale.
Un capitolo a parte riguarda il rapporto fra shipping e finanza, ovvero fra attività armatoriali e soggetti in grado di finanziare queste attività: ASSARMATORI da tempo insiste per uno sforzo congiunto finalizzato a disegnare nuove modalità di rapporto in particolare con i Fondi di investimento. La scomparsa di tanti gruppi dello shipping italiano rappresenta un campanello di allarme che non può più essere ignorato.

RAPPRESENTIAMO UOMINI
DI MARE E SUL MARE
SULLE ROTTE DI UN GRANDE PAESE,
IL NOSTRO: L'ITALIA

ASSARMATORI

WWW.ASSARMATORI.EU

Silvia Moretto

PRESIDENTE FEDESPEDI

Primo obiettivo 2020 attivazione dello sportello unico doganale

La globalizzazione è una realtà: il mondo è interconnesso e l'economia non funziona più a compartimenti stagni. Ogni scossone all'interno del mercato provoca ripercussioni in settori anche molto lontani da quello che lo hanno generato.

Un settore di "servizi" come quello logistico, che dialoga con più interlocutori in filiere molto diverse, è il primo a risentire di queste nuove dinamiche e ha imparato negli anni a tenere la barra dritta in acque spesso agitate. Per questo credo che la vocazione delle associazioni di categoria - e il compito dei loro interlocutori istituzionali – sia favorire una comprensione sempre più ampia e chiara del contesto globale nel quale le imprese operano, per aiutarle a interpretarne le sfide e a trovare nuovi percorsi di crescita. Oggi associazioni, imprese e istituzioni devono adottare un approccio olistico, che sappia guardare ai problemi con una visione d'insieme e una strategia unitaria. Tale strategia deve essere comunicata e interpretata in maniera univoca, in un coordinamento perfetto tra testa e braccia operative.

Il dialogo costruttivo istaurato con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli negli ultimi anni dimostra un'unitarietà d'intenti e di vedute su questo punto e sono fiduciosa che i risultati positivi continueranno ad arrivare, anzi si accelererà il passo, già a partire dai prossimi mesi. Riconosciamo, infatti, all'Agenzia delle Dogane un rinnovato slancio al servizio della crescita economica del Paese. La lotta alla contraffazione e al contrabbando – per le quali le nostre Dogane sono tra le più efficienti al mondo – è fondamentale per proteggere e tutelare la sicurezza del mercato interno e per

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e architetti della catena logistica. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo e generano, complessivamente, un fatturato di 15 miliardi di euro l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.
Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:

A.N.A.M.A. ASSOCIAZIONE NAZIONALE AGENTI MERCI AEREE

A.N.TE.P. ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI

FISI FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

FEDESPEDI aderisce a:

confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

CLECAT

FIATA

FEDESPEDI

www.fedespedi.it - fedespedi@fedespedi.it

garantire una competizione leale sui mercati esteri alle principali filiere industriali del nostro Paese, a partire da agroalimentare, farmaceutica, meccanica e made in Italy.
Tuttavia, crescita è anche sinonimo di facilitazione del commercio internazionale, storicamente la principale leva di sviluppo dell'economia italiana. Le occasioni di incontro tra Agenzia e operatori economici – favorite da Confetra, attraverso i seminari promossi negli ultimi mesi, e da Fedespedi, ad esempio con l'ultimo convegno organizzato a Milano "Il Codice Doganale dell'Unione alla prova delle sfide globali", ospitato dalle Dogane – sono opportunità concrete per favorire questo percorso e dare slancio alla filiera logistica italiana.
Va precisato che il tema della semplificazione dei controlli non riguarda solo il momento doganale: altri tipi di controllo e altri momenti dell'organizzazione della supply chain, che coinvolgono altre amministrazioni pubbliche, sono rimasti più indietro in questo percorso. Il primo obiettivo da raggiungere nel 2020, dunque, rimane sicuramente la piena attivazione dello Sportello Unico Doganale. Auspichiamo, infatti, che tutti questi processi siano centralizzati sotto la guida dell'Agenzia delle Dogane in qualità di capofila. L'Agenzia ha dimostrato negli anni di poter assumere una leadership che porti a una migliore organizzazione e una migliore efficienza dei controlli sulla merce e di essere un interlocutore aperto e interessato a trovare insieme agli operatori logistici soluzioni per accrescere la competitività del Paese.
La logistica sta acquisendo una nuova centralità, diventando il motore di equilibri molto importanti e delicati, a livello geopolitico (basti pensare alla Via della Seta o alla Guerra dei Dazi) e a livello economico (con l'ingresso, in un settore di per sé molto tecnico e specializzato come quello logistico e trasportistico, delle big tech dell'e-commerce, come Amazon o Alibaba, e della mobilità, come Uber). Queste nuove dinamiche la rendono certamente un settore cruciale e strategico, su cui puntare per far crescere l'Italia intera.

Ugo Patroni Griffi

PRESIDENTE ADSP
MAR ADRIATICO MERIDIONALE

le ZES OPPORTUNITÀ di FUTURO per i NOSTRI GIOVANI

La ZES interregionale Adriatica strizza l'occhio ai mercati cinesi

Il mercato fiorente della Cina, in costante, inarrestabile ed esponenziale crescita potrebbe essere attratto dalle agevolazioni fornite dalla ZES interregionale Adriatica. Ne è convinto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, che nello scorso mese di Ottobre ha partecipato ad una significativa e proficua missione a Pechino.

L'iniziativa, voluta da Intesa Sanpaolo per la promozione del Sistema Economico del Mezzogiorno, con la collaborazione dell'Ambasciata d'Italia a Pechino, di China International Contractors Association (Chinca) e il supporto di ICE, ha avuto quale focus principale l'internazionalizzazione delle PMI, con l'obiettivo di presentare ai potenziali investitori cinesi e internazionali le Zone Economiche Speciali italiane del Mezzogiorno, e nello specifico La Zona Economica Speciale Adriatica (Zes), che comprende i poli industriali del versante adriatico della Puglia e del Molise, e i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Molfetta e Termoli.

Si sono susseguiti numerosi incontri, nel corso dei quali Patroni Griffi ha presentato agli stakeholders locali quali sono i vantaggi per gli investitori nelle ZES, sia in termini di credito di imposta e di riduzione della fiscalità locale (tipo Irap o imposte comunali) che di semplificazione amministrativa

La ZES interregionale adriatica (che comprende anche il Molise) ha in Puglia una estensione di 2900 ettari circa di terreni sui quali avviare nuove attività sparse tra le province di Foggia, Bari, Brindisi e Lecce. Brindisi è la zona più ampia e appetibile per quanto riguarda nuovi investimenti, grazie alla presenza di circa 700 ettari di aree Zes recintate e alla possibilità di realizzare a ridosso dell'area portuale una Zona franca doganale interclusa.

Tra i vari incontri di rilievo avuti dal Presidente

dell'AdSp MAM, particolarmente significativo risulta quello che si è svolto con il gruppo cinese China Communication Construction Company, braccio operativo del Governo cinese sulle infrastrutture. L'impresa, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. China Communication è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto

Un'occasione ghiotta per Patroni Griffi che non si è fatto sfuggire l'opportunità di presentare le specificità di ciascun nodo produttivo e del sistema portuale; incoraggiando le controparti cinesi ad investire nella ZES, specie nei settori della blue e circular economy, nello sviluppo delle Zone Franche (Zone Doganali Intercluse) e nelle infrastrutture portuali. Dopo l'esposizione il presidente ha invitato i rappresentanti di Chinca e di CCCC a visitare la ZES Adriatica, ritenendo che per posizione e per dotazione infrastrutturale i porti della AdSp corrispondano pienamente alla tipologia di infrastrutture (portuali e retroportuali) di interesse di tali importanti players cinesi, anche nell'ottica dello sviluppo del corridoio adriatico e del corridoio 8 come assi della Belt and Road Initiative (Via della Seta). La missione si è conclusa con la visita della Pilot Free Trade Zone di Tianjin e del relativo porto. Insieme ai presidenti della ZES campana e della ZES ionica, il presidente Patroni Griffi ha avuto modo di apprezzare lo sviluppo infrastrutturale e l'efficienza della FTZ cinese, particolarmente pensata per le PMI italiane.

La ZES Interregionale Adriatica ha visto definitivamente la luce lo scorso 4 Settembre, quando il premier Conte firmò il decreto. Nella legge di istituzione delle ZES sono previste

Autorità di Sistema portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

due misure, in particolar,e per aiutare il Mezzogiorno: con una dotazione finanziaria di 1,25 miliardi di euro destinata a finanziare la voglia di mettersi in gioco dei giovani imprenditori (sino a 35 anni), con un finanziamento da 40mila euro (impresa individuale) a 200mila (impresa con più soci), il 35 per cento a fondo perduto; l'istituzione delle ZES per consentire attraverso l'utilizzo del credito di imposta (206 milioni di euro sino al 2020) e tagli alla fiscalità locale l'attrazione di nuovi investimenti grazie a una procedura semplificata delle autorizzazioni di insediamento.

La Regione Puglia, prima regione in Italia, è riuscita a portare a compimento, con esiti favorevoli, il complesso ed elaborato percorso di istituzione di ben due ZES interregionali.

"Sono estremamente soddisfatto, si tratta di una virata di fondamentale importanza per l'economia del nostro territorio- commenta il presidente Patroni Griffi. Ora bisognerà adottare immediatamente il kit localizzativo, un pacchetto di misure incentivanti (fiscalità locale e semplificazioni) e le Zone Doganali intercluse, da svilupparsi attraverso un virtuoso partenariato pubblico privato che, sono convinto, rappresenteranno la svolta per l'economia meridionale, orientata da questa opportunità di internazionalizzazione in grado di generare, in maniera sostenibile, numerosi nuovi posti di lavoro. I porti sono infrastrutture importanti che occorre valorizzare al massimo, perchè volano di sviluppo economico soprattutto in una regione come la nostra che occupa una posizione strategica nel cuore del Mediterraneo. Le opportunità rappresentate dal mercato cinese possono essere numerose e di grande rilevanza per le piccole medie imprese italiane- continua Patroni Griffi- a tal riguardo, ritengo possa essere utile formalizzare un protocollo di cooperazione tra la ZES di Tianjin e le Zes meridionali, per lo scambio di buone pratiche e per favorire reciproci insediamenti nel meridione, in particolare, di imprese cinesi di grande dimensione. E' questo il momento di agire e di agire in fretta- conclude il presidente, i numeri del recente rapporto Svimez delineano per il Sud una situazione desolante. Il Pil per il 2019 è stimato in calo dello 0,2%, a fronte del +0,3% del Centro-Nord (+0,2% la media nazionale), il

Mezzogiorno crescerà solo dello 0,2% (a fronte dello 0,6% dell'Italia nel complesso). Quadro altrettanto critico riguarda l'occupazione, la cui crescita nel secondo semestre del 2019, è pari al segno meno (-27.000 unità) rispetto ad un Nord che cresce di 137.000 unità. Senza occupazione, dal Sud si va via ecco perché dall'inizio del nuovo millennio hanno lasciato il Mezzogiorno 2 milioni e 15 mila residenti, la metà giovani fino a 34 anni, quasi un quinto laureati. Oggi, anche attraverso le ZES, abbiamo l'occasione di dare ai nostri giovani un concreto e sicuro volano di sviluppo che con lungimiranza e impegno può essere impiegato per rilanciare l'economia del territorio e offrire soddisfacenti opportunità di lavoro, non necessariamente al Nord."

Umberto Paoletti

DIRETTORE CONFINDUSTRIA
LIVORNO - MASSA CARRARA

INFRASTRUTTURE E INTERMODALITÀ ASSET STRATEGICI INDISPENSABILI

Infrastrutture e intermodalità sono gli asset strategici indispensabili per innestare la reindustrializzazione della fascia costiera della Toscana.
Per cogliere questo obiettivo, occorrono sostanziali e "sostanziose" modifiche alla programmazione economica impostata fino ad oggi.
Ciò in quanto, nelle procedure attuative degli strumenti di programmazione troppo spesso sono emerse lacune e situazioni di stallo, che hanno determinato discontinuità e scarsa efficienza, rispetto agli obiettivi che erano stati posti, sia dal Piano Regionale di Sviluppo, ma soprattutto nel Piano di Sviluppo Strategico della costa. Non è andata meglio con gli Accordi di Programma che pure avrebbero potuto rappresentare una spinta notevole per la ripresa economica, ma anche in questo caso sono risultati carenti proprio i piani di riqualificazione a causa delle carenze infrastrutturali, burocrazia farraginosa, alti costi delle utilities. La conseguenza è stata quella di aver fatto registrare assenza di attrattività per nuovi insediamenti.
Viceversa, bisogna puntare su nuovi investimenti che corrispondano alle aspettative del sistema industriale, ma per fare questo occorre un robusto cambio di passo che parta da un metodo di relazioni istituzionali caratterizzato dalla continuità e dalla periodica rendicontazione dello stato delle procedure. Soltanto in questo modo sarà possibile cogliere l'obiettivo di creare sviluppo e lavoro di qualità. Lo sviluppo sostenibile può derivare soltanto da una forte alleanza di territorio, che valorizzi requisiti e capacità già presenti, iniziando così a compensare la storica contraddizione della cosiddetta Toscana a due velocità attraverso la creazione di un solido asse infrastrutturale ed economico che colleghi l'area metropolitana con la costa.

Ma per cambiare passo non basta soltanto questo. Occorre concordare un'agenda delle priorità, per tracciare la strategia degli interventi funzionali al consolidamento e al rilancio del sistema manifatturiero. In tale strategia il sistema portuale rappresentato da Livorno e da Piombino è senza dubbio uno dei "motori di sviluppo" su cui puntare per garantire al sistema produttivo di poter dispiegare tutte le potenzialità, insite nella rete infrastrutturale e nel sistema intermodale di cui dispone.
L'ammodernamento delle infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali, presenti lungo la costa, deve essere considerato l'obiettivo prioritario. In tale quadro emerge ancora una volta la necessità di forti alleanze territoriali tra categorie economiche ed istituzioni per completare la rete infrastrutturale che presenta ancora lacune non banali, come la realizzazione della SS 398 e l'adeguamento della Variante Aurelia come completamento dell'A12, oltre che il potenziamento del collegamento ferroviario del porto di Piombino alla rete nazionale. Completano il quadro, la realizzazione dello scavalco ferroviario che consentirà il collegamento diretto tra porto di Livorno ed Interporto di Guasticce. La sfida vera resta l'accelerazione delle procedure per realizzare la Darsena Europa, quindi prima si riuscirà a redigere un cronoprogramma con l'indicazione di tempi certi e non approssimativi e meglio sarà per la l'intera economia della fascia costiera della Toscana.

CONFINDUSTRIA
Livorno Massa Carrara

INSIEME
X
MOLTIPLICARE IL VALORE

Via Roma, 54 - 57126 Livorno

Tel. +39.0586.263011
Fax +39.0586.804192
info.livornomassacarrara@confindustrialivornomassacarrara.it

Gian Enzo Duci
PRESIDENTE FEDERAGENTI

Navigazione a vista per gli imprenditori del settore marittimo

2020? Un altro anno da inventare. Il 2019 si sta chiudendo, e il caso ILVA ne è solo la punta dell'iceberg, in un clima di grande incertezza per il futuro. Futuro politico, ma specialmente economico con riflessi pesantissimi sul cluster marittimo costretto a fare i conti con una prevedibile riduzione dei traffici per le navi bulk, nel trasporto di minerali di ferro, e nel trasporto di prodotti finiti della siderurgia. Una crisi che si innesta su una situazione generale della portualità nazionale, che solo con grande ottimismo, potrebbe essere definita positiva.

I nodi insoluti per mesi, anche quelli relativi alla governance dei porti, sono rimasti tali e dal Ministero, o meglio, dall'intero Governo, arrivano segnali troppo timidi di un cambio di passo. Ancora peggiori le indicazioni per quanto concerne le infrastrutture: anche linee di finanziamento che sembravano certe, sono state rimesse in discussione condizionando progetti di importanza determinante per il futuro di grandi porti e del sistema logistico retrostante che dei porti è parte integrante.

È una navigazione a vista, quindi, quella che sono costretti a intraprendere tutti gli imprenditori del settore marittimo, in primis gli Agenti Marittimi chiamati una volta di più a trovare alternative, a diversificare e, perché no, a imparare nuovi mestieri all'interno di una professione che è riuscita comunque a difendere la sua dignità e la sua credibilità.

Oggi più che mai è necessario compattarsi, ragionare e compiere scelte mature e compatibili, sia con il momento difficilissimo della politica sia con un quadro economico che ogni giorno di più minaccia di confermarsi complesso al punto da rendere impossibile

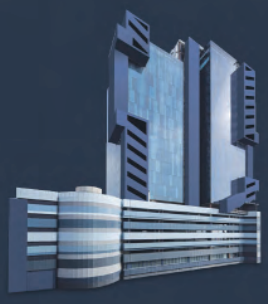
La nuova sede dello shipping italiano a Genova

CPLWEB.IT

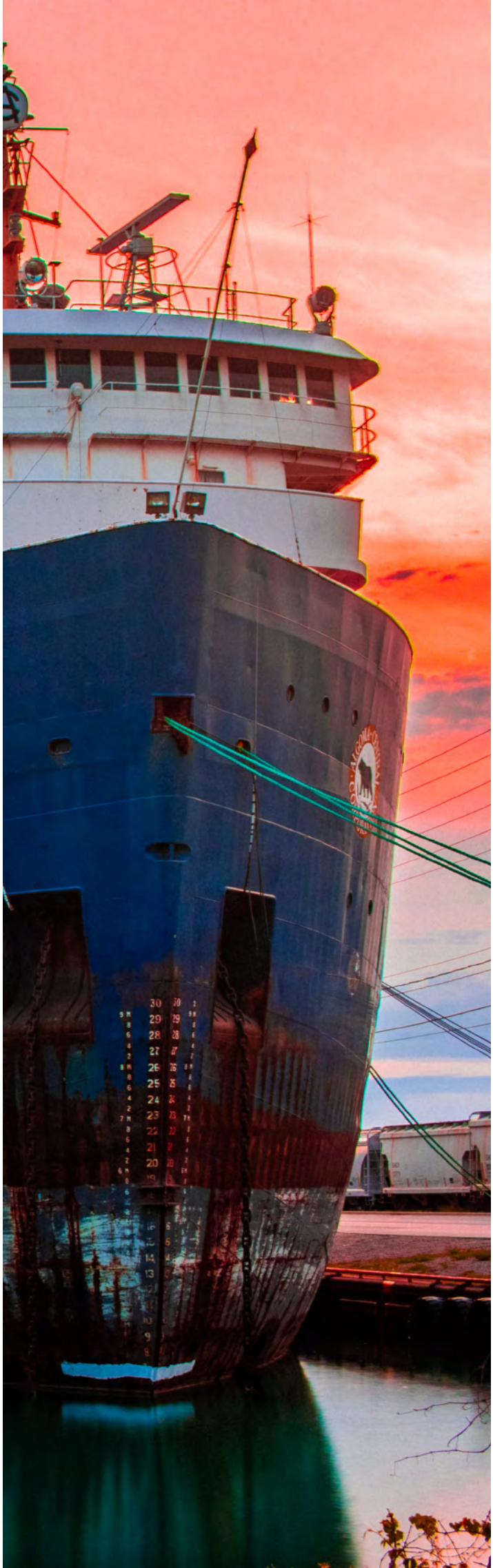
Agenzia Marittima
LE NAVI

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@msclenavi.it



www.msc.com/ita



qualsiasi previsione.
Di certo il mondo marittimo sta cambiando e lo sta facendo con una rapidità e talora con un'asprezza senza precedenti mettendo in discussione, giorno dopo giorno, tutti i parametri sui quali si erano incardinate per decenni le attività e le funzioni del settore.
Per gli Agenti Marittimi si propongono temi irti di difficoltà come la Legge Professionale, oppure l'attestazione di ruoli nuovi sullo scacchiere della logistica. Molto probabilmente alla categoria saranno richieste expertise da acquisire in tempi brevi (e in taluni casi già all'opera) in campi complessi come il rapporto fra finanza e shipping.
Come sempre accade in questi momenti, molte porte si chiuderanno, ma molte si schiuderanno richiedendo a una categoria come è quella degli Agenti Marittimi di confermare l'eccezionale duttilità ed elasticità che ha dimostrato sul campo negli ultimi anni. Ciò varrà nel rapporto con gruppi armatoriali sempre più concentrati (anche se ciò vale in particolare per i containers), varrà in uno scenario dell'interscambio che dovrà fare i conti con fenomeni vecchi, nuovi o rinnovati, come la Brexit, i dazi, le incertezze geo-politiche e non ultimo l'obbligo di rendere il trasporto marittimo sempre più eco-compatibile. Obbligo per altro scandito anche dall'entrata in vigore dalle nuove norme dell'Imo in materia di carburanti meno inquinanti.

Rodolfo Giampieri
PRESIDENTE ADSP MAR ADRIATICO CENTRALE

PAROLE CHIAVE

TRASFORMAZIONE LAVORO OCCUPAZIONE SOSTENIBILITÀ

Trasformazione, lavoro, occupazione e sostenibilità. Queste le parole chiave per l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che, per il 2020, prevede investimenti per 46,38 milioni di euro, inseriti nel Programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022 appena approvato dal Comitato di gestione. I numerosi interventi programmati puntano alla valorizzazione delle singole specificità dei sei porti, Pesaro, Ancona-Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, che compongono il sistema portuale, 215 chilometri di banchina virtuale al centro dell'Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica.

Per il porto di Pesaro, le priorità riguardano la manutenzione straordinaria della banchina G, gli studi e le opere preliminari per la realizzazione della vasca di colmata, idonea al conferimento dei sedimenti di dragaggio, e gli interventi di dragaggio. Fra gli interventi previsti per il porto di Ancona, ci sono l'acquisto e la riorganizzazione dell'ex area Bunge che creerà uno spazio operativo di circa 49 mila metri quadrati, la manutenzione dei fondali e della pavimentazione delle banchine, gli interventi a sostegno dell'intermodalità, la ristrutturazione del mercato ittico. Prosegue inoltre il percorso dei due grandi progetti di cambiamento e miglioramento delle potenzialità dei traffici già presenti: il raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri e la realizzazione del banchinamento al molo Clementino destinato ad un nuovo terminal crociere. Un percorso di

grande trasformazione per lo scalo dorico che, nell'ultimo anno, ha visto l'abbattimento dei 42 silos presenti nella darsena commerciale del porto di Ancona, una decisione nata dalla modifica delle strategie logistiche dei maggiori operatori e relativa alla forte riduzione del traffico cerealicolo. Tutto questo porterà alla disponibilità, per uso portuale, di una banchina di 350 metri e un retrobanchina di 33 mila metri quadrati. Un'altra innovazione ha riguardato lo spostamento dei mezzi pesanti in attesa dell'imbarco dall'area del Porto Antico all'ex scalo Marotti, una zona più distante dal centro della città, una decisione che stima un risparmio di 60 mila chilometri l'anno di percorrenza tir in area portuale, nata da un importante collaborazione fra Agenzia delle Dogane, Guardia di finanza e AdSp con l'utilizzo di innovative tecnologie di intelligenza artificiale.

Fra le innovazioni dedicate alla sostenibilità, c'è stata la sottoscrizione dell'accordo volontario "Ancona blue agreement", promosso dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale e dalla Capitaneria di porto di Ancona, firmato dalla maggior parte di compagnie di navigazione dei traghetti. L'intesa, nata dalla responsabilità e dalla consapevolezza del valore della sostenibilità ambientale, è stata sottoscritta un anno fa e ha anticipato l'entrata in vigore delle nuove regole europee dal 1 Gennaio 2020.
A San Benedetto del Tronto, dove l'AdSp ha appena compiuto un intervento di rimozione dei sedimenti per migliorare la navigabilità del canale di accesso al porto, sono previsti per il 2020 le opere propedeutiche all'intervento di dragaggio e il restauro conservativo di una porzione della cinta muraria. Tutto per rendere sempre più in sicurezza il lavoro di un'importante flotta peschereccia.

Nel porto di Pescara, saranno realizzate le opere di completamento portuali extra Masterplan della Regione Abruzzo, interventi di dragaggio e infrastrutturali per il mondo della pesca. Fra le priorità del porto di Ortona, ci saranno l'adeguamento strutturale del molo Martello, la manutenzione della scogliera di protezione del molo Nord, l'allestimento del PIF-Punto di ispezione transfrontaliera e di strutture a servizio delle attività portuali.

"Siamo impegnati, con tutta la struttura, a rendere sempre più fruibili ed efficienti le infrastrutture dei porti dell'Autorità di Sistema portuale – afferma il segretario generale Matteo Paroli -, lo stesso obiettivo che ha ispirato la definizione del Programma triennale delle opere pubbliche, appena approvato dal Comitato di gestione e per il quale siamo già al lavoro per rendere operativo quanto previsto per il prossimo anno. Un lavoro di qualità sul quale tutta la struttura dell'AdSp si sta impegnando con passione e professionalità".

"La trasformazione, di cui l'approccio sostenibile è una parte integrante, è il concetto che ispira il lavoro dell'Autorità di Sistema portuale per creare nuovo sviluppo delle città portuali e dei territori, lavoro per le imprese e nuova occupazione – dice il presidente Rodolfo Giampieri -, trasformazione è una parola magica, coinvolgente, che richiede l'impegno e la condivisione di tanti soggetti diversi, altrimenti i risultati non si ottengono. E' il fattore propulsivo che ci proietta in un mondo in costante e continua evoluzione dove tutti devono essere protagonisti".

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° IT237225

CDC si orienta verso le nuove risorse energetiche

Il nuovo logo Green Compass CDC disegna una bussola, in cui i punti cardinali, nord, ovest, est, sud diventano le parole chiave che identificano la missione del brand *"New Wind and Solar Energy"*.

La scelta di rafforzare l'iniziativa CDC nell'ambito delle energie rinnovabili è una scelta etica tesa a contribuire, per quanto ci è possibile, alla salvaguardia del pianeta, mirata alla lotta contro le emissioni nocive e l'implementazione dell'uso delle energie alternative. Si tratta di un impegno che CDC ha fatto proprio e rafforzato con la decisione di installare a copertura sul tetto della propria sede dei pannelli fotovoltaici di ultima generazione, orgogliosi di aver effettuato un investimento importante che ci gratifica nel pensare che l'energia per inviare una semplice mail è stata prodotta dal sole.

Nel progetto a seguire è anche prevista la verifica delle tecnologie connesse ai mini camini eolici e alle pavimentazioni che si attivano al passaggio dei mezzi all'interno dei magazzini. Tutte soluzioni che vanno nella direzione indicata dal Green Compass, qualcosa di più di un indirizzo di marcia, una vera e propria filosofia di brand che è nostro impegno espanderte a qualsiasi livello in qualsiasi direzione.

CDC Green Compass
vento e sole per gestire e spedire le vostre merci

CDC S.p.A. Head Office Livorno via Paleocapa, 1/5 - 57125 Livorno (Italy)
tel: +39 0586 241111 - fax: +39 0586 895216 / 896291 / 241200
Milano - Roma - Genova - San Juan - Montreal - Toronto
www.**cdc**italia.it **cdc.livorno**@cdcitalia.it

CDC
INTERNATIONAL
FREIGHT FORWARDERS

Guido Nicolini

PRESIDENTE CONFETRA

la Cina vola in Africa, l'Olanda la segue. e noi? parliamo di migranti

Guido Nicolini durante l'Assemblea annuale di Confetra ha lanciato alcune delle sfide più impegnative che attendono il settore: la via della Seta, la rotta Artica, la guerra dei dazi, la Brexit, la guerra commerciale Usa-Cina, fino agli investimenti cinesi in Africa passati da 16 a 59 miliardi di Dollari negli ultimi otto anni

"Ho letto recentemente uno splendido aforisma, anonimo, di metà '800: Il bivio è sempre tra compiere una scelta o essere la scelta altrui. Ecco, io credo che queste parole siano particolarmente appropriate per l'Italia di oggi, dal punto di vista delle grandi dinamiche logistiche che stanno ridefinendo i rapporti di forza geopolitici e geoeconomici globali.
Era il 13 Maggio quando il presidente Trump dava mandato al Dipartimento federale per il Commercio internazionale di mettere a punto una proposta – ovviamente estensiva - per nuovi dazi nei confronti di beni e servizi prodotti da alcuni tra i principali Paesi europei, fra cui l'Italia. Nella nuova black list americana, recentemente approvata dal Wto, secondo i calcoli fatti da Nomisma, nel solo settore Agrifood sono stati colpiti beni made in Italy per oltre 480 milioni di Dollari, un danno che si somma ai dazi preesistenti deliberati dall'Amministrazione Usa già il 1° Giugno 2018 sull'importazione di produzioni strategiche come acciaio e alluminio.
Complessivamente l'Ispi, lavorando su dati Istat 2018, calcola in 4 miliardi il valore della potenziale perdita che deriverà all'economia italiana dalla "guerra commerciale" dichiarata sotto le insegne della dottrina America First. A Francia e Germania è andata anche peggio e,

AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO E DELLA CALABRIA

Corigliano Calabro

Crotone

Palmi

Villa San Giovanni

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

francamente, nulla oggi lascia presagire un cambio di rotta. Le tensioni tra Usa e Cina per il controllo della rete 5G sono tutt'altro che sopite e tra un anno negli Stati Uniti ci saranno le elezioni presidenziali.
Ma i danni indiretti della "guerra commerciale" potrebbero tuttavia essere infinitamente più gravosi. L'Italia è un grande Paese manifatturiero e trasformatore. Il driver della nostra economia nazionale è l'export, ed il 71% di esso avviene in un raggio di duemila chilometri: nord Africa, Paesi Mediterranei, e verso le altre grandi economie manifatturiere dell'Unione europea.
Il rallentamento complessivo dell'economia dell'Area Euro, quindi, trascinato giù dalla grave e perdurante frenata della ormai ex locomotiva tedesca oltre che dall'effetto globale di indeterminatezza sui mercati internazionali, ha in scala un effetto molto più grave per il nostro sistema logistico e produttivo di quanto non avvenga per altri Paesi. Siamo noi i principali partner di Spagna, Germania, Belgio, Francia, Austria, Svizzera, Olanda in una relazione intraeuropea che vale il 60% dell'intero export italiano: 85 milioni di tonnellate di merce per un valore di circa 250 miliardi.
Il Pmi Markit è forse l'indicatore più significativo, visto che si fonda sulle azioni dei Direttori degli acquisti delle prime 200 imprese manifatturiere più influenti al mondo. Parliamo di rifornimenti delle scorte, di magazzini, degli acquisti di materie prime, di tutto ciò che servirà poi per far fronte alla produzione ed alle richieste del mercato nei mesi e negli anni a venire. Parliamo, quindi, di economia reale, non di proiezioni. Ebbene, siamo ai livelli più bassi dall'Ottobre 2012 e, per la Germania, addirittura alla peggiore caduta dal 2009. Tanto da far parlare, il rapporto, di "allarme rosso", non solo in Europa, ovviamente.
Basti pensare alle Tigri asiatiche "senza più le unghie": quest'anno Goldman Sachs ha praticamente azzerato le prospettive di crescita 2020 per Singapore e Hong Kong, e fissato all'1,5% quella di Seul.
Siamo di fronte ad un passaggio di fase, ad un cambio di paradigma e di stagione storici.
Gli assetti macroeconomici e geopolitici determinatisi dalla seconda metà degli anni novanta del secolo scorso, culminati nell'adesione della Cina al Wto nel 2001 e consolidatisi nel quindicennio seguente, sono in frantumi.
In Europa la Brexit è stata il simbolo di una insofferenza - direi subconscia, irrazionale – mostrata dall'opinione pubblica di quel Paese contro ogni forma di appartenenza ad un consesso sovrannazionale e multilaterale più vasto. Il Regno Unito, tra l'altro, non partecipando all'Euro e quindi non avendo alcun "odioso" vincolo di bilancio, godeva solo dei benefici del Mercato unico.

PSA GENOVA - PRA

www.vte.it

www.voltripramagazine.it

Eppure ha detto: occorre uscire dall'Europa, come in un pendolo, in cui più forte è la spinta verso un lato, più forte sarà poi l'attrazione gravitazionale nel senso opposto. Nel giro di pochi anni, in buona parte del mondo, siamo passati dal "mercatismo acritico" al "sovranismo protezionista".
Cos'altro è la Via della seta se non un grande disegno di connessione globale costruito attorno ad uno dei due poli di potenza? Connessione fisica e infrastrutturale, certo, ma anche politica, economica, finanziaria, informativa. Porti e 5G, ferrovie e bond, inland terminal e influenza globale. Settanta Paesi coinvolti, 1400 miliardi di Dollari in investimenti marittimi e terrestri, ma, soprattutto, una visione globale degli interessi cinesi nel mondo.
Vorrei citare due esempi, perché ci riguardano da vicino. Primo: la rotta artica e l'alleanza di Pechino con la Russia di Putin per realizzare il passaggio marittimo a NordEst. Ventisette miliardi di investimenti, 2/3 dei quali a carico degli Stati con l'obiettivo di far passare di là, entro il 2024, 80 milioni di tonnellate di merce. Per intenderci, parliamo di una quantità di volumi equivalente ad oltre la metà dell'export italiano. Oggi da Shanghai a Rotterdam, passando per Suez, si impiegano 50 giorni, con la "via polare della seta" se ne impiegheranno 32. Navi cinesi hanno già collaudato le rotte, e le opere sono in corso grazie ad una flotta congiunta russo cinese di decine di navi rompighiaccio, alcune delle quali a propulsione nucleare.
Il secondo punto riguarda gli investimenti cinesi in Africa, passati da 16 a 59 miliardi di Dollari negli ultimi 8 anni. Non mi riferisco ai soli investimenti infrastrutturali, ma alla presenza di circa 14 mila Pmi cinesi, 1/3 di esse operanti nel settore manifatturiero. In Angola, Congo, Benin, Senegal, Mauritania, Gibuti – a partire dalle ingenti materie prime del territorio – la Cina sta impiantando industrie automotive, meccaniche, agroalimentari, dell'abbigliamento. Secondo l'Undesa, nel 2050 il continente africano sarà abitato da una popolazione di 2,5 miliardi e sta economicamente crescendo al ritmo del 4% all'anno, il tutto , sotto il "patronato politico" di Xi Jinping, impreziosito dalla nascita, lo scorso Luglio, dopo quasi mezzo secolo di negoziati, dell'area di libero scambio africana, vale adire abolizione delle Dogane interne e mercato unico di 1,3 miliardi di consumatori, il doppio di quello europeo, per intenderci. Per stare in piedi la nuova industria afro cinese avrà bisogno di almeno 1/3 di consumi interni al continente e 2/3 di esportazioni, soprattutto verso l'Europa.
Ecco uno di quei bivi cui facevo riferimento sopra. Possiamo angosciarci perché la rotta artica potrebbe rendere obsoleta ed in parte superata la funzione logistica del terzo valico ed il corridoio Genova- Rotterdam? Oppure possiamo pianificare, programmare, ed attrezzare i nodi e la rete logistico-infrastrutturale del Paese affinché l'Italia si candidi ad essere il Gate di accesso in Europa della nuova manifattura cinese – subsahariana? Magari candidandoci anche ad offrire una "lavorazione di ultimo miglio" su quelle merci e quelle produzioni arricchite dalla capacità industriale italiana e portate poi in Europa grazie alla nostra industria logistica.
All'Africa logistics network che si è svolto lo scorso 13 Ottobre ad Istanbul vi erano oltre 240 membri di 110 imprese di spedizioni internazionali. Sapete qual è il Paese che sta investendo di più in Africa, dopo la Cina? L'Olanda, con 63 miliardi di Dollari (rapporto Unctad 2019).
La Cina porta in Africa la manifattura, l'Olanda la segue portandoci la logistica.
E noi? Parliamo solo di migranti o vogliamo darci una strategia logistica che ci posizioni nel mondo nuovo in maniera dinamica e competitiva?
I collegamenti ferroviari tra Cina ed Europa sono passati dai 17 del 2010 ai 6.300 del 2018, con una proiezione di 7 mila alla fine di quest'anno. Sono direttamente collegate 50 città – distretti produttivi cinesi con 40 città europee fra le quali non ce n'è una italiana, forse per problemi di bilanciamento del carico, di costi, di frammentazione della potenziale committenza.
Al precedente Governo, parlando di investimenti cinesi in infrastrutture, dicemmo: non va negoziata con Pechino l'adesione italiana alla Via della Seta. L'Italia ha 70 miliardi di opere programmate, delle quali oltre 40 miliar-

SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali marittimi
dal 1924

www.saimare.com

di sono già finanziate con il Fondo nazionale infrastrutture, al netto dei 43 miliardi complessivi di fondi europei destinati al Paese con l'accordo di partenariato 2014 – 2020, dei quali poco meno di una decina destinati sempre ad infrastrutture e opere pubbliche. Il problema del Paese non sono le risorse, sono le drammatiche performance amministrative e realizzative! Se non sappiamo spendere i fondi nazionali e i fondi europei, non andrà certo meglio con le eventuali risorse cinesi. Ci serve, invece, una alleanza tra Stati, tra Roma e Pechino, logistica e industria, per non fare da osservatori rispetto a Francia, Olanda e Germania. Nel porto di Amburgo 1/3 degli spedizionieri è cinese anche perché nella Germania del Nord stanno investendo circa 550 industrie manifatturiere cinesi. Ancora una volta industria e logistica camminano insieme.

Con la ministra De Micheli, abbiamo parlato di rotte e traffici, di commercio globale e infrastrutture, di dazi, dogane e barriere, di reti immateriali, flussi di merci e informazioni. Tutto questo ha un nome: logistica. Le siamo grati per aver citato il termine, riempiendolo di contenuti e proposte, nelle linee programmatiche che lo scorso 15 Ottobre ha presentato al Parlamento.

L'Italia deve trovare "il proprio posto nel Mondo", mettere a fuoco la propria prospettiva globale, costruire in base ad essa la propria collocazione logistica, geoeconomica e produttiva quindi, sempre in base ad essa, valutare come attrezzarsi per rispondere alla domanda, anch'essa globale, di mobilità delle merci. Occorrerà valorizzare la nostra posizione geostrategica, il nostro know how logistico, la capacità di resilienza delle imprese del nostro settore, il genius loci della nostra manifattura, le competenze delle nostre eccellenze nel mondo della ricerca applicata e dei saperi. Abbiamo bisogno di maturare una identità logistica nazionale, una nuova idea di "made in Italy logistico", sintesi di trasporto, infrastrutture, manifattura e ricerca, che parta dalla nostra vantaggiosa collocazione geostrategica. Tuttavia qualunque policy per la logistica non può che discendere dal ruolo complessivo che l'intero Paese vorrà ritagliarsi nell'economia mondiale di oggi e dei prossimi decenni.

Queste sono le politiche pubbliche e le grandi scelte strategiche che spostano le statistiche in un Paese. Altro che crescita da zero virgola! Siamo a crescita zero nel 2019, forse +0,4% l'anno prossimo, sempre che a livello globale si ristabilisca un clima di fiducia e non di tensioni e guerre industriali, tariffarie e commerciali. Secondo l'Ocse, anche per il 2019

Here, the future

Spediporto

Spediservices

info@spediporto-genova.com >> www.spediporto.com

(I)16121 Genova >> Via Roma 9 >> Ph: + 39 010 5451986 >>

restiamo il fanalino di coda dell'Eurozona.
Il trasporto stradale fa registrare un +2.3%, ma quello internazionale a carico completo si è fermato a meno 0.6% in linea con la flessione dei transiti dei valichi alpini (più 1,1% rispetto al 3,3% del 2018). Frena di un punto percentuale anche il ramo corrieristico, sia nelle consegne nazionali sia in quelle internazionali. Rallenta di mezzo punto il trasporto marittimo containerizzato di destinazione finale, mentre è collassato il traffico ro-ro (meno 4,6%), quello rinfusiero liquido e solido (meno 7,6 il primo e meno 2,3% il secondo), ed il transhipment (meno 6,5%). Il crollo del cargo aereo completa un quadro a tinte fosche, reso un po' più lieve solo dalla ripresa della modalità ferroviaria.
Per il nostro settore – ma direi per gli interessi dell'intero Paese – c'è assolutamente bisogno che noi ci rimettiamo subito in cammino, ma per farlo abbiamo bisogno di avere un governo alle spalle.
Non stiamo chiedendo sussidi, chiediamo che il Paese, a partire dal Governo, maturi finalmente la consapevolezza di quale sia la posta in gioco, metta a fuoco una vision, e poi operi scelte coerenti per realizzare i propri obiettivi. Niente di più di ciò che in Europa fanno Francia, Germania, Olanda, che costruiscono una parte fondamentale delle proprie vocazioni economico produttive attorno al valore strategico dei porti, del trasporto ferroviario, delle infrastrutture di rete, degli inland terminal, delle relazioni commerciali internazionali, del cargo aereo. In una parola, tutto questo si chiama logistica.
In Italia vanno completati i corridoi previsti dal programma europeo delle reti Ten-T senza ulteriori indugi e discussioni provinciali. Vanno rinnovate tutte quelle misure – ferrobonus, sconto pedaggio, marebonus – a sostegno dell'intermodalità e del trasporto delle merci sostenibile e competitivo. Va concepito un sistema dei controlli sulla merce che sia semplificato, cooperativo, smart, digitale: massima sicurezza con la massima velocità. Va disboscata quella selva di norme e funzioni confuse e contraddittorie – inclusa tutta la partita delle Autorità indipendenti – che porta le nostre imprese a far lavorare più gli avvocati che i vettori, i logistici o gli spedizionieri. Occorre una legge sui servizi 4.0, sul modello di Industria 4.0, che accompagni le imprese logistiche ad investire per innovare in ricerca e tecnologia. Occorre dare piena attuazione alla legge di Riforma della portualità e della logistica e riprendere il documento strategico per il rilancio del cargo Aereo.

In Europa si stanno discutendo o varando provvedimenti che incideranno in maniera dirompente sulla logistica italiana, il Pacchetto mobilità e lo sforzo di arginare la concorrenza sleale dell'autotrasporto extracomunitario o dell'Est europeo. Il Ber, per porre limiti all'occupazione dell'intera filiera logistica di terra, da origine a destino, da parte delle grandi alleanze oligopolistiche tra linee di navigazione. Non possiamo pagare due volte dazio! La direttiva sul trasporto ferroviario in sicurezza delle merci pericolose, la procedura imminente sulla natura giuridica delle Autorità di Sistema portuale, .l'applicazione omogenea in tutti gli Stati membri del Codice doganale unionale, senza consentire "porti franchi" che attraggano merci anche grazie alla semplicità - per usare un eufemismo - dei controlli, il Golden power, per governare gli investimenti extracomunitari sugli asset strategici dei 28 Stati Membri, anche logistici ed infrastrutturali, l'azione di contrasto che dobbiamo mettere in campo rispetto ai furbi tentativi dei Paesi confinanti a Nord per limitare i passaggi ai valichi alpini del nostro autotrasporto, ovviamente dietro la scusa degli impatti ambientali.
Noi siamo europeisti, ma non stupidi. E le Istituzioni europee, che noi tradizionalmente presidiamo poco e male, sono fatte da uomini, per di più spesso in formale rappresentanza di Stati e dei rispettivi interessi nazionali. Se non impareremo a difendere i nostri interessi legittimi a Bruxelles, quella partita alla quale facevo riferimento prima è già persa in partenza.
Noi ci siamo, fra l'altro da oltre 30 anni, ai sensi dell'articolo 99 della Costituzione e su indicazione proprio del Mit, rappresentiamo in via esclusiva al Cnel l'intera filiera imprenditoriale della supply chain logistica nazionale.
Avvertiamo quindi quasi il dovere, oltre che il diritto, di rappresentare al decisore pubblico le esigenze, le idee, la visione, i bisogni dell'industria logistica italiana e mai come in questa fase storica, credo, essi coincidono con gli interessi più generali del Paese.
Se, come speriamo, si vorrà riattivare presso il Mit l'Organismo di partenariato nazionale della logistica e dei trasporti, introdotto nel 2018 con la legge di bilancio, saremo onorati di poter fare al nostro ministro ed al nostro governo anche da back office tecnico su molti di questi dossier.
L'industria logistica italiana non ha bisogno di una "controparte" istituzionale pubblica vecchia maniera, ma di un "allenatore" che ci aiuti a preparare la partita, irrobustire i muscoli per poi competere validamente nel mondo".

Marco Mignogna

DIRETTORE TERMINAL
DARSENA TOSCANA

in Darsena Toscana Traffici in aumento e nuove compagnie

Questa sorta di almanacco annuale con cui, ormai da decenni, in questo periodo siamo soliti tracciare lo stato della nostra portualità non poteva non riservare uno spazio al Terminal Darsena Toscana (Tdt), uno dei più efficienti e storicamente blasonati impianti del suo genere che punteggiano il panorama portuale italiano, la seconda concessione assentita all'indomani dell'istituzione delle Autorità portuali.
Si tratta di una superficie complessiva di quasi 400 mila mq, una banchina di 1.430 metri, una capacità di movimentazione che si avvia verso i 600 mila teu. Il Tdt è dotato di una infrastrutturazione ferroviaria estesa su 25.000 mq, articolata in tre binari fissi di circa 500 metri ciascuno ed è equipaggiato con più di 850 prese elettriche per contenitori frigo e, una zona Pif di 15.000 mq dotata di area visite e pesa.

Il Tdt, inoltre, in forza di una specifica concessione che scadrà nel 2031, è l'unico soggetto "legittimato" a svolgere in esclusiva attività full containers nel porto di Livorno
Proprio come un anno fa in questi stessi giorni, il direttore generale del terminal, ingegner Marco Mignogna, ha accettato di illustrarci il punto della situazione consegnando a queste colonne le sue considerazioni e le sue analisi di addetto ai lavori ormai di lungo corso.
I temi che ci troviamo di fronte dopo dodici mesi sono rimasti praticamente gli stessi per lo scalo marittimo livornese che, se da una parte registra un incremento nei traffici, dall'altra è ancora penalizzato dall'esasperante lentezza con cui procedono taluni progetti di grande respiro, come quello dell'agognata darsena o piattaforma Europa o interventi di portata assai più modesta, come la storia

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.

RINA RINA RINA

AEO ENERGIA VERDE

TDT
GIP GROUP

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

(grottescamente ndr) infinita del microtunnel al canale del Marzocco, che si avvia a celebrare il suo primo ventennio.

Dunque, ingegnere, anzitutto che cosa si può dire dell'andamento del Tdt rispetto al 2018?
Direi che c'è di essere soddisfatti e - quel che più conta abbastanza ottimisti per il 2020.
Fino al mese di Ottobre abbiamo contato più di 300 mila movimentazioni registrando un incremento di oltre un 15% rispetto allo scorso anno, in totale il traffico del Tdt dovrebbe attestarsi, alla fine dell'anno in corso, intorno ai 550 mila teu sui 750/800 mila che costituiscono il totale dell'intero volume fatturato nel porto di Livorno. Ciò si deve anche all'impegno che l'azienda ha profuso per migliorare e incrementare l'agibilità dello scalo accollandosi l'onere dei dragaggi per il riprofilamento della strettoia nel canale del Marzocco, un intervento di importanza fondamentale che consentirà finalmente di far entrare in completa sicurezza anche navi da 8/10 mila teu quasi a pieno carico che, fino ad oggi, erano costrette ad accedere soltanto con carico ridotto.

Si sono già visti i vantaggi dell'operazione?
Si, senza dubbio e in modo evidente. E' proprio in conseguenza dei dragaggi effettuati che è stato possibile compiere un esperimento destinato a sortire effetti di vasta rilevanza per i nostri traffici e per la reputazione generale del porto.

Ci spieghi meglio….
Il fatto significativo è che si è potuto stabilire con certezza pressoché assoluta che le condizioni per il ritorno di alcune grandi compagnie di navigazione che avevano dovuto lasciare Livorno per motivi di pescaggio, ci sono tutte.
Lo certifica il risultato dalle prove effettuate per nostra iniziativa la scorsa Domenica 10 Novembre quando la nave della Hapag Lloyd Bremen Express (mt 335 per 42,80) facente capo al servizio AL6-Amerigo nell'ambito di un consorzio di sei grandi società, è entrata ed uscita dalla darsena Toscana, a scopo dimostrativo e senza svolgere operazioni commerciali, manovrando in totale sicurezza con un assetto di 12 metri di pescaggio.
Il decisivo esperimento si è svolto sotto lo sguardo professionale di una commissione esperti composta da due piloti, dal capo della sezione Tecnica e dal nostromo della Capitaneria di porto nonché dal responsabile del servizio di rimorchio, che hanno condotto la manovra ed hanno valutato il comportamento della nave e la sua manovrabilità in quella delicata zona di porto.
Con quell'operazione, a cui eravamo giunti dopo accuratissime preparazioni comprendenti, fra l'altro, anche una serie di meticolose simulazioni in un istituto specializzato di Marsiglia e diverse riunioni propedeutiche con la Capitaneria di porto e i Piloti, si è compiuto un passo fondamentale per lo scalo marittimo livornese che vede così farsi concreta la prospettiva di ampliare il proprio potenziale e schiudersi nuove interessanti possibilità di sviluppo.
Del resto la darsena o piattaforma Europa, sebbene costituisca un obiettivo ineludibile per Livorno, non è vicinissima e, nel frattempo, non possiamo restare con le mani in mano.

Visto che l'ha tirata in ballo, qual è, secondo lei, lo stato dell'arte?
Va detto che, purtroppo, rispetto all'anno scorso, c'è poco di cambiato. Per parte nostra, giusto un anno fa, abbiamo presentato uno specifico progetto, ma rimane

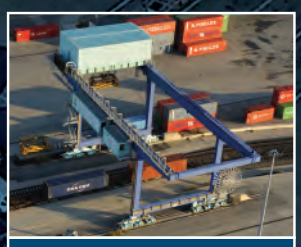
AMERIGO VESPUCCI
INTERPORTO TOSCANO S.P.A.

INTERPORTO TOSCANO

OPPORTUNITA' PER IL TERRITORIO E PER IL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE

LOGISTICA

SERVIZI



INTERMODALITA'

REAL ESTATE

il fatto che stiamo parlando di un'opera che, per le sue dimensioni, per la sua portata e per gli investimenti che comporta, per risultare economicamente sostenibile, ha bisogno di contare su volumi di traffico davvero importanti e certi.
C'è da dire che gli investitori, stranieri o italiani che siano, chiedono, anzi, pretendono regole certe e, forse, si sentono un po' spaventati dal fatto che da queste parti si finisca, invece, con il trovarsi molto spesso in mezzo a contenziosi di ogni tipo e, magari, di fronte a delibere a dir poco controverse che poi finiscono per scontentare praticamente tutti, come certi provvedimenti adottati dall'Authority durante la gestione commissariale.
Con tutto ciò la darsena Europa rimane una mèta dalla quale il porto di Livorno non può assolutamente derogare e l'unico modo per garantirne la realizzazione in tempi certi è quello di dare corso a un project financing. Soltanto così gli investitori potranno sentirsi veramente parte attiva ed avere voce in capitolo nella pianificazione del terminal, fermo restando che l'Autorità portuale di sistema dovrà preoccuparsi di realizzare le opere marittime e tutto quanto serve, compreso un sostanzioso dragaggio i cui materiali di risulta dovranno trovare una collocazione adeguata, non potendo essere più ricevuti nelle attuali vasche di colmata, ormai quasi al completo.

L'anno passato lei parlò dell'esigenza di avere a disposizione un prolungamento di almeno 250/300 metri degli attuali tre binari. E' stato realizzato?
Non ancora, ma resta uno dei nostri obiettivi a più breve termine. Negli ultimi mesi abbiamo scelto di incrementare l'agibilità del porto assegnando la priorità all'adeguamento dei pescaggi almeno fino a 12 metri mediante l'ampliamento del canale di accesso in modo da consentire alle grandi navi di entrare e manovrare in completa sicurezza, obbiettivo che, visto il buon esito dell'esperimento del 10 Novembre, di cui ho parlato prima, potrebbe concretarsi abbastanza presto.

Ingegnere, del microtunnel abbiamo riferito diffusamente anche nelle scorse settimane. Certo, l'anno scorso le previsioni erano per il 2020 e oggi sembra che non se ne potrà disporre prima degli inizi del 2022. Che cosa si sentirebbe di dire?
Speriamo… che vuol che le dica. Come sappiamo si sono verificati allagamenti nel pozzo di recupero, lato Magnale, la cui soluzione impone di rivedere il progetto con inevitabile, cospicuo incremento del costo dell'opera. L'AdSp, comprensibilmente, ha formulato a propria tutela una richiesta di Atp per accertare le cause e le eventuali responsabilità (se ce ne sono) di quanto si è verificato.
Le conclusioni si avranno non prima del Marzo del 2020, poi ci sarà la ripresa dei lavori e (salvo ulteriori imprevisti) il microtunnel vero e proprio potrebbe essere completato alla fine del 2020.
A quel punto all'Eni sarà necessario ancora un anno per fare la propria parte, consistente nella rimozione delle vecchie tubazioni e nella relativa collocazione di quelle nuove. Questo è quanto e…. auguriamoci che sia tutto.

Grazie, auguriamocelo, visto che il canale di Suez, nel XIX secolo, fu portato a termine in dieci anni..

Luca Abatello
PRESIDENTE CIRCLE

IoT, blockchain e Big Data: come cambia il mondo della logistica

L'industria logistica si trova oggi ad affrontare sfide decisive per il futuro. Dalla blockchain ai droni, dal Big Data Management all'Internet of Things, tutti i principali argomenti di sviluppo tecnologico investono direttamente il mondo della Supply Chain e del trasporto. Consideriamo inoltre che la sostenibilità è diventata un fattore determinante per il business e per la relazione che sviluppano le aziende con i territori e le comunità. Ci troviamo oggi in un periodo storico di grande transizione. Per la prima volta nella Storia abbiamo player globali in grado di tracciare rotte di sviluppo socio-economico come mai avvenuto prima, e il mondo logistico è quella rete di contatto tra la tecnologia e le persone. Se guardiamo agli ultimi dieci anni, siamo passati da una rete internet globale di base a reti 5G che avranno un forte impatto su tutto ciò che ci circonda e sulla nostra vita quotidiana. Intelligenza Artificiale e sistemi a guida autonoma, anche di grandi navi, sono passati da essere argomento teorico a realtà industriale, seppur ancora in fase embrionale.

La digitalizzazione del mondo del trasporto rappresenta dunque, nel suo complesso, una sfida generale determinante per l'efficienza dei sistemi, per il mondo del lavoro dei prossimi decenni e per la gestione complessiva di hub globali. Va inoltre considerato che la digitalizzazione delle procedure formali andrà a migliorare in maniera drastica i tempi e i costi di gestione, ma avrà anche necessità di nuove professionalità preparate e competenti. Nascono quindi nuovi modelli di business e di indotto, ed è quindi necessario che le aziende mantengano un alto standard di efficienza e di aggiornamento dei propri sistemi.

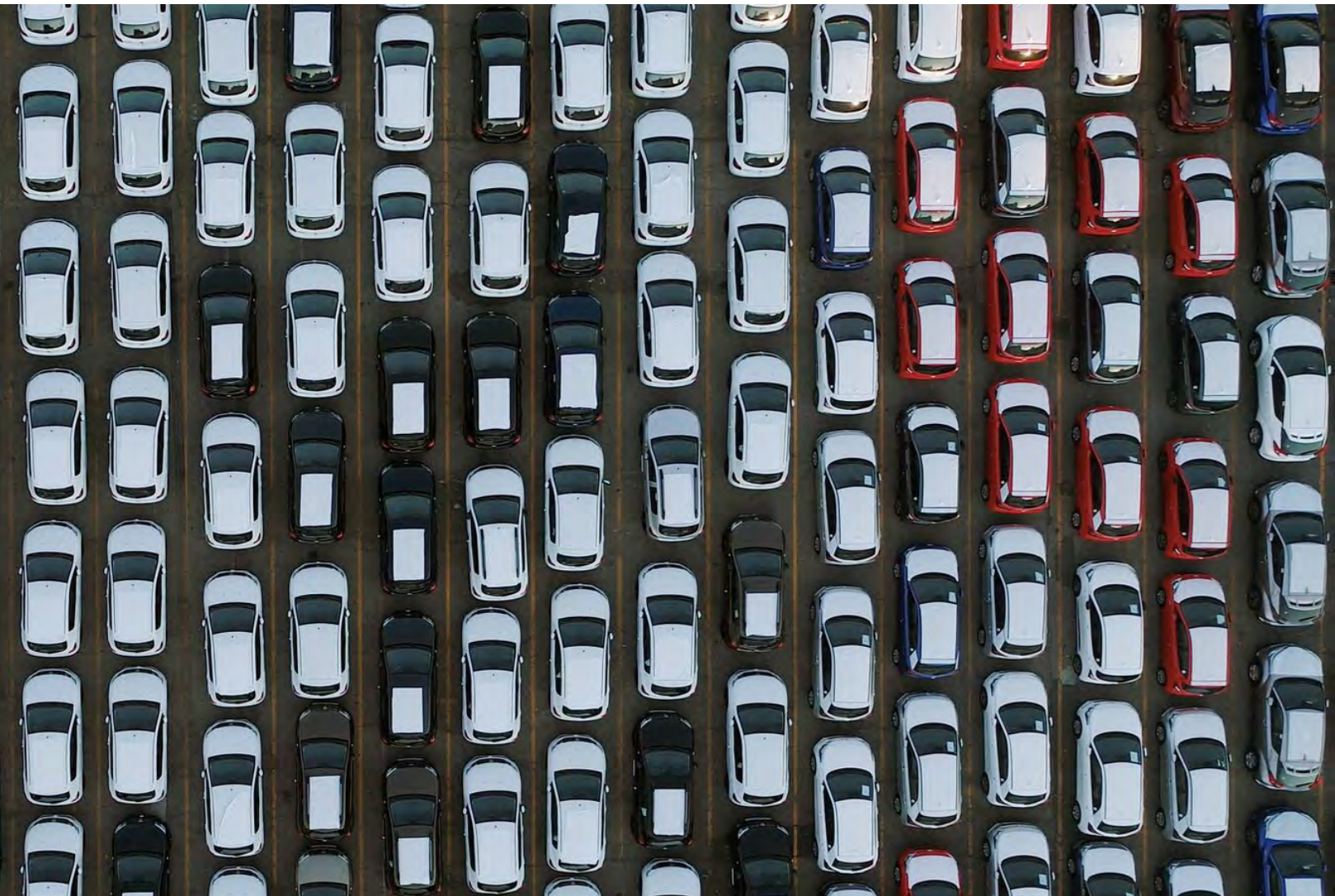
La forza di tali nuove energie richiede un supporto nazionale e a livello europeo, anche per adeguare gli standard con tutti i partner continentali e agire in maniera armonica per

una crescita decisa e omogenea. Le esigenze di efficienza, rapidità e chiarezza di tutti gli stakeholder esigono che ogni singolo punto della catena logistica sia attivo e comunicante con gli altri, ed è per questo motivo che la digitalizzazione del sistema portuale, su tutti, deve essere collegata (federated platform) necessariamente al resto del mondo logistico. Gli scali portuali così come sono stati conosciuti per decenni non esistono più. Il porto è oggi uno SMART HUB in fase di rivoluzione, che va via via sempre più interfacciandosi con le reti europee TEN-T a livello logistico e ferroviario. Per progredire in questa direzione - e aumentando anche l'efficienza a beneficio dell'ambiente - è fondamentale che esistano visioni di lungo periodo condivise e certe.
Il futuro del lavoro portuale non è più rappresentato dal lavoro tradizionale prevalentemente manuale, ma dal valore aggiunto che il capitale umano darà allo sviluppo delle professioni tecnologiche di domani. Anche in quest'ottica lavoriamo perché il mercato italiano ed europeo siano in grado di lavorare con la giusta propulsione verso corridoi internazionali logistici Extra-Ue, aumentando sicurezza, efficienza e fiducia nel progresso tecnologico.
Costituita a Genova nel Giugno del 2012, Circle S.p.A. è una società con competenze verticali distintive nel settore portuale e della logistica intermodale specializzata nella consulenza e nello sviluppo di prodotti per l'automazione e per la digitalizzazione della Supply Chain. L'acquisizione, a fine 2017, del 51% di Info.era, ha garantito il rafforzamento dei relativi prodotti software Milos® e Sinfomar®, rivolti al settore della logistica intermodale, inland terminal e terminal portuali, porti (Port Community System per esempio del Porto di Trieste), nonché a MTO e agenzie marittime. Nel corso del 2019 Circle sta ulteriormente rafforzando il portafoglio delle soluzioni, in ambito IOT, Optimisation, Digital Twin, Big Data, Process Automation e, nel Luglio 2019, ha acquisito il 100% di Progetto Adele, software house specializzata nello sviluppo di sistemi software verticali sulla Supply Chain con le due soluzioni Master SPED e Master TRADE, dedicate rispettivamente a spedizioni e logistica, e commercio e industria. Inoltre, attraverso la Business Unit Connecting EU, Circle affianca Enti Pubblici e Aziende individuandone il posizionamento a livello Europeo (EU Branding) e le opportunità di finanziamento (Project Anticipation). Dal 26 Ottobre 2018 Circle è quotata sul mercato AIM Italia di Borsa Italiana (codice alfanumerico: CIRC; codice ISIN azioni ordinarie: IT. 0005344996). Circle è una PMI Innovativa.

SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

www.sintermar.com



Francesco Maria di Majo

PRESIDENTE ADSP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

la SFIDA di CIVITAVECCHIA: MARKETING e RADDOPPIO INFRASTRUTTURE

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale affronta la sfida dei nuovi mercati con una strategia che ha quale obiettivo, da un lato, un'intensa attività di marketing territoriale e, dall'altro, il raddoppio della propria capacità ricettiva infrastrutturale.
Importanti opere infrastrutturali, infatti, sono in fase di realizzazione nel porto di Civitavecchia.
Settore in continua evoluzione è quello delle Autostrade del Mare (AdM) grazie alla politica di trasporti competitiva e sostenibile portata avanti dall'AdSp presieduta da Francesco Maria di Majo.
A metà Ottobre, grazie al progetto denominato BClink: MOS for the future, sono partiti i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile, con due nuovi attracchi, nella darsena traghetti. L'opera, che sarà realizzata entro la fine del 2020, è di fondamentale importanza per rispondere all'ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax non solo sulla "rotta" Civitavecchia–Barcellona, sempre più competitiva anche in ragione dei vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell'attività di promozione che l'Authority sta portando avanti, sulle potenziali nuove linee marittime con il nord Africa, in particolare con il Marocco, la Tunisia e l'Egitto.
"Per affrontare questa sfida - spiega il presidente dell'Authority - occorre intercettare i traffici attuali e potenziali tra l'Italia e i Paesi del Nord Africa tenendo conto delle necessità delle diverse tipologie di merci sia in importazione che in esportazione, promuovendo lo scalo di Civitavecchia come hub in grado di soddisfare i fabbisogni dei clienti finali, grazie al completamento di opere infrastrutturali portuali come, appunto, la nuova darsena "traghetti". Il nuovo pontile, infatti, ospiterà navi Ro/Ro e Ro/Pax di ultima generazione lunghe fino a 220 m. Con la sua realizzazione il porto di Civitavecchia potrà assurgere a vero e proprio polo dei segmenti Ro/Ro e Ro/Pax

ASSOPORTI
ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

www.assoporti.it

mail: info@assoporti.it

phone: 06 6876193

(principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell'Italia Centrale, nonché del traffico "automotive" e di quello delle merci deperibili (frutta fresca e agroalimentare) grazie anche alla sinergia con il Centro Agroalimentare Romano (CAR). Grazie al progetto "BClink" avremo, quindi, un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto di Barcellona con benefici non solo in termini di traffici ma anche sotto il profilo ambientale e in termini di sicurezza", continua di Majo.

A fine Settembre, inoltre, il porto di Civitavecchia si è aggiudicato un ulteriore finanziamento a fondo perduto dalla Commissione europea, previsto nel bando CEF (Connecting Europe Facility), dell'UE reti TEN-T, per il potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario.

"Il finanziamento, di circa 4 milioni di euro, consentirà di adeguare a standard europei le infrastrutture ferroviarie all'interno dello scalo laziale", sottolinea il numero uno di Molo Vespucci. "Nel corso degli ultimi anni, lo sviluppo delle infrastrutture marittime ha fatto conseguire risultati considerevoli, ma è l'infrastruttura ferroviaria che è emersa come cruciale nello sviluppo di alcuni segmenti di traffico, soprattutto quelli in esportazione. Allo stato attuale, nel porto di Civitavecchia i binari non consentono di ospitare treni di lunghezza superiore ai 450 m; è richiesta, perciò, la scomposizione dei convogli per il carico e lo scarico, con notevoli "perditempo", aggravi di costo ed inefficienze". "La recente notizia del finanziamento del cosiddetto "ultimo miglio ferroviario" è, quindi, molto importante per il porto di Civitavecchia, soprattutto in termini di competitività dello scalo. La realizzazione degli interventi, stimabile in poco meno di due anni di lavori da concludersi presumibilmente entro il 2022, consentirà l'arrivo e la partenza dei treni merci lunghi fino a 680 m direttamente al porto garantendo, così, una maggiore efficienza del sistema nel suo complesso".

"L'obiettivo è quello di rendere quanto più possibile indipendenti ed efficienti i diversi cicli operativi connessi alle diverse attività merceologiche, obiettivo perseguibile solo attraverso l'integrazione logistica tra l'infrastruttura ferroviaria, le aree di pertinenza limitrofe e la viabilità di riferimento, al fine di una efficace ed efficiente gestione del traffico sia su ferro sia su gomma. "Fast Track to the Sea" (questo il nome del progetto) si inserisce, quindi, a pieno titolo, nella programmazione intermodale europea, dimostrando ancora una volta la rilevanza e l'importanza del porto di Civitavecchia nello scacchiere economico e marittimo internazionale e delle Autostrade del Mare, nonostante sia (ancora) inserita nella "rete comprehensive" e non (come invece auspicato) nella "rete core", conclude il presidente dell'AdSp.

Alessandro Pitto
PRESIDENTE SPEDIPORTO

BRAVI e TENACI DAVANTI al DRAMMA del MORANDI

Il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto, in questa intervista traccia un bilancio dei traffici registrati nel porto di Genova dall'inizio dell'anno, considerando anche l'impatto che il drammatico crollo del ponte Morandi ha avuto sulle attività dello scalo. Il presidente ha infine analizzato l'influenza che la Brexit e la così detta guerra dei dazi avranno negli scambi commerciali.

Come è andato l'anno a Genova relativo al traffico merci?
Come noto, nell'Agosto del 2018 si è arrestato un periodo di crescita dei traffici containerizzati che proseguiva ininterrotto dal 2014. Gli effetti del crollo del ponte si sono quindi fatti sentire per il semestre successivo, dopodiché a partire dal trimestre Giugno-Agosto, abbiamo rilevato una progressiva crescita, in cui sono stati toccati i livelli record di Luglio 2019.
In chiave prospettiva annuale, permangono tuttavia diverse incertezze, che a onor del vero, sono fonte di preoccupazione non solo per il porto di Genova, ma per tutti i porti gateway mediterranei ed europei, che condividono un andamento piuttosto erratico dei traffici.
La debole congiuntura economica e l'incerta situazione del commercio internazionale in questo momento non aiutano certo una ripresa dei traffici.

Il crollo del Morandi ha influito, si sarebbe potuto fare di più?
A tal riguardo i dati assunti da Agosto 2018 in avanti parlano chiaro. Con la sola esclusione del Dicembre 2018, da Agosto 2018 a Maggio 2019, il trend è sempre stato negativo. La correlazione è evidente ed inequivocabile. Con il crollo del Ponte Morandi si è interrotto un lungo periodo di crescita che era iniziato nel 2014 e non si era mai arrestato fino, purtroppo, al drammatico evento dell'Agosto dello scorso anno. Sul fare di più penso sia doveroso dire che la città ed il Porto hanno fatto il massimo. La reazione che ha avuto la comunità genovese è stata straordinaria; davanti ad una tragedia di portata mondiale, la nostra città ha saputo rispondere con determinazione ed unità. Basti citare il percorso di condivisione che ha portato al Decreto Genova e, successivamente, alla Legge 130. Intorno al Decreto ed al suo testo Genova ha saputo dare una risposta ad una sola voce come non era mai capitato prima. Bisogna dire che da allora la città non ha mai smesso di lavorare e di credere in un suo rapito ritorno alla normalità.

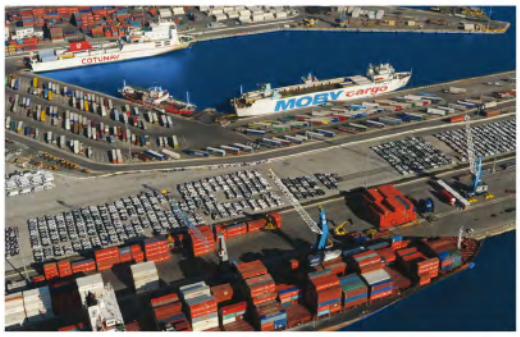
Siete stati molto bravi a tamponare per quanto possibile, ma è vera la data della prossima primavera per il ponte di nuovo agibile?
Siamo stati indubbiamente bravi e tenaci, davanti ad un dramma di simili proporzioni, seguito a breve distanza da una ondata di maltempo che ha nuovamente messo in ginocchio la Regione e molti suoi litorali, i liguri hanno mostrato una determinazione fuori dal comune. Forse la determinazione e la tenacia del nostro sindaco sono state un esempio molto più significativo ed influente di quanto si potesse immaginare. Il cantiere del Morandi penso possa e debba costituire un esempio per tutta l'Italia. Le cose, anche da noi, possono essere fatte e portate avanti rispettando tempi ed impegni, è per questo che ritengo verosimile che ad Aprile avremo il nuovo Ponte pronto. Qualora anche così non fosse sapremo comunque di avercela messa tutta fino in fondo, senza aver risparmiato forze ed energie.

La guerra dei dazi e la Brexit possono influire sui traffici?

A livello internazionale il clima di incertezza seguito alla c.d. "guerra dei dazi" ha certamente contribuito a rallentare la crescita un po' ovunque, con ripercussioni che non sono state per tutti uguali ma che comunque hanno contribuito ad indebolire le economie in tutto il mondo. La Brexit al momento, perlomeno da nostro osservatorio, non ha comportato particolari conseguenze. Ma è ancora presto per dirlo, una volta che si definiranno i contorni dell'uscita del Regno Unito dalla Comunità Europea, sarà anche più facile verificare le reali conseguenze a livello di economia reale e di traffici mercantili, ad oggi possiamo solo fare della teoria e delle ipotesi.

www.lorenziniterminal.it

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

Pino Musolino

PRESIDENTE ADSP MAR ADRIATICO SETTENTRIONALE

la SALVEZZA di VENEZIA PASSA (ANCHE) per il SUO PORTO

Nella notte fra martedì 12 Novembre e mercoledì 13 Novembre ho toccato con mano la devastazione che ha colpito Venezia; una devastazione che galleggiava sul bacino di San Marco e sul Canal Grande nelle forme disperate di suppellettili, vestiti, scarpe, libri, semplici oggetti di vita quotidiana trasformati in testimoni della tragedia che ha travolto Venezia e sconvolto la vita di noi veneziani. Città e cittadini la cui salvaguardia non può più attendere.

E se è certo che i temi della salvaguardia di Venezia non entrano nelle competenze proprie dell'Autorità di Sistema portuale, è altrettanto certo che la tutela di Venezia non può passare solo attraverso il completamento del sistema MoSE, che tutti ci auguriamo possa funzionare al meglio, ma deve vedere, necessariamente, l'impegno attivo di soggetti, pubblici e privati, nazionali ed internazionali. Un interesse mondiale mai sopito, quello della salvaguardia di Venezia, testimoniatomi ancora una volta dai messaggi di vicinanza dei colleghi dei porti europei ospitati qualche tempo fa a Venezia per individuare forme e modi innovativi in grado di costruire un rapporto più sostenibile fra la crocieristica e le città.

Abbiamo quindi a disposizione un patrimonio, quello dell'interesse nazionale ed internazionale, per raggiungere l'obbiettivo della salvaguardia fisica della città; ma lo stesso interesse nazionale ed internazionale può e deve essere impiegato per raggiungere l'obbiettivo della salvaguardia economica e sociale di Venezia – obbiettivo peraltro inserito nella stessa legge speciale per Venezia – che ha pari dignità rispetto alla tutela dei monumenti

e dell'architettura della città storica perché mira a preservare un valore intangibile ma altrettanto cogente: riconoscere e valorizzare la specialità della cultura veneziana, indissolubilmente legata alla sua portualità e agli scambi marittimi. E il raggiungimento di questo obbiettivo passa inesorabilmente attraverso l'insediamento di attività produttive necessarie e sufficienti a fornire volumi occupazionali rivolte a chi, a Venezia, vuole viverci.
Il Porto di Venezia è, in questo senso, non solo una realtà economica e occupazionale di primaria importanza per Venezia e per tutta la Regione del Veneto – parliamo di 19.330 occupati diretti, 1269 imprese insediate a Porto Marghera, 6 miliardi di euro di fatturato annuo generato complessivamente – ma un driver in grado di garantire una seria alternativa produttiva e occupazionale alla dipendenza eccessiva dalle attività economiche legate al turismo. E, a testimoniare la rilevanza del Porto di Venezia per l'economia della città e di tutta la Regione del Veneto, ci sono anche i dati di traffico registrati finora nel corso del 2019.
La leggera flessione che ha segnato il terzo trimestre del 2019, di per sé non particolarmente significativa se si considera l'andamento storico dei flussi di traffico, rappresenta paradossalmente quanto il sistema portuale di Venezia e Chioggia risulti elemento centrale per lo sviluppo di una delle aree manifatturiere e produttive più importanti d'Europa – il Veneto e il Nordest – tradizionalmente vocate all'export. Ne è la cartina di tornasole al punto da riflettere il rallentamento del commercio internazionale che determina una riduzione in modo proporzionalmente uniforme dei volumi delle principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico.
È evidente però che l'essere di fatto la radice portuale-logistica di un'area il cui incremento di PIL, investimenti e consumi è dato strutturalmente in crescita dai principali indicatori macro-economici – al netto del dato congiunturale –, non può considerarsi come elemento sufficiente se vogliamo garantire al Porto e alla città di Venezia di guardare al futuro con fiducia e serenità. Per questo nell'equazione Porto-Sviluppo-Salvaguardia va inserito l'elemento centrale dell'innovazione.
Quell'innovazione che vede, oggi, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, tra le più dinamiche realtà nazionali per l'impiego e i volumi di finanziamenti europei e che si esplica nella costante collaborazione con i centri del sapere locali (Ca' Foscari e IUAV) e internazionali (OECD-ITF, ESPO, IAPH).
Quell'innovazione che porterà alla realizzazione, proprio a Porto Marghera, di uno dei principali hub di stoccaggio e rifornimento di LNG, il carburante "verde" del prossimo futuro, con un esempio vincente di collaborazione pubblico-privato al servizio della sostenibilità.
Quell'innovazione che, al netto della necessità di garantire nel breve e medio termine al Porto di Venezia l'accessibilità nautica mantenendo i canali di grande navigazione a quota PRP (ovvero -12 metri) deve considerare, nel lungo periodo, anche l'ipotesi di traguardare il sistema portuale veneto su soluzioni extra-lagunari; sia per le merci, sia per i passeggeri. Soluzioni innovative già delineate nel Piano Operativo Triennale 2018-2021, in grado di reggersi sul mercato, funzionali alla creazione di posti di lavoro, ispirate, com'è nell'approccio storico della Serenissima alla modernità, anche a idee e progetti già realizzati in altre parti del mondo, che vanno accolti e migliorati.
Anche su questo sta lavorando l'Autorità di Sistema portuale perché non crediamo alla retorica della decadenza. Crediamo invece che Venezia possa essere a volte piegata dalle acque ma non possa esserne mai sconfitta e che il suo capitolo nel XXI Secolo debba ancora essere scritto, da tutti noi, che questa città amiamo, in cui viviamo e nella quale vogliamo continuare orgogliosamente a vivere.

Federica Montaresi
PRESIDENTE COMITATO DI GESTIONE LSSR

Record Assoluto per La Spezia Shunting Railways

Con 13.000 carri movimentati nel mese di Ottobre, La Spezia Shunting Railways raggiunge un risultato storico nelle movimentazioni ferroviarie, superando dell'8% il precedente record risalente al Novembre 2018 (11.895 carri).
Continua quindi il trend positivo di crescita della società che opera dal 2014 nel comprensorio ferroviario della Spezia per le attività di pianificazione e coordinamento delle manovre in sinergia con Mercitalia Shunting & Terminals.
I dati relativi ai mesi Gennaio – Ottobre 2019 registrano un +2,7% rispetto allo stesso periodo del 2018 che già aveva rappresentato l'anno con la migliore perfomance da quando la Società opera nel comprensorio ferroviario della Spezia quale Soggetto Unico delle manovre.

Con questo trend, la società si appresta quindi a chiudere il 2019 con dati ancora in crescita oltre il 2% rispetto allo scorso anno e con un incremento superiore al 10% in raffronto al 2014, anno di inizio delle attività di LSSR.
Siamo molto soddisfatti di questo continuo trend di crescita per la società LSSR – commenta la presidente del Consiglio di Gestione Federica Montaresi – ed in particolare il risultato storico del mese di Ottobre, con una percentuale del trasporto via ferrovia del 36%, rappresenta motivo di grande soddisfazione per tutta la società e per tutti coloro che con grande professionalità ogni giorno lavorano per una pianificazione, programmazione ed esecuzione efficiente dei servizi di manovra in modo da soddisfare le varie richieste degli operatori ferroviari del sistema portuale della Spezia.

LSSRailways

LASPEZIASHUNTINGRAILWAYS

www.lssrailways.it

Mino Giachino
PRESIDENTE SAIMARE

le INFRASTRUTTURE SONO DECISIVE per l'EFFICIENZA della LOGISTICA

Le infrastrutture sono prioritarie per rendere la logistica e, di riflesso, l'economia italiana più competitiva in seno al mercato globale. Questo il tema trattato da Mino Giachino, presidente di Saimare, già sottosegretario di Stato ai Trasporti, promotore della manifestazione SiTav-SiLavoro, in un redazionale scritto per il nostro giornale.

In una economia che si fa sempre più globale, le infrastrutture sono assolutamente decisive per l'efficienza ottimale dei trasporti e della logistica. La carenza di infrastrutture e le inefficienze della logistica hanno influito negativamente sui costi delle aziende causando, in conseguenza, un rallentamento nella crescita che, secondo alcuni Centri Studi, si è tradotta in una perdita per oltre 150 miliardi. L'Italia occupa la decima posizione nella economia mondiale, per quanto riguarda la logistica si trova al 17esimo posto e, riguardo alle infrastrutture, la cui carenza grava sui costi della logistica per un 11%, purtroppo è addirittura 27esima. Da anni sono stati individuati i nodi della inefficienza, ma, per disinnescarli, si è fatto davvero poco, per non dire niente, a partire dallo sportello unico dei controlli portuali, settore nel quale, dopo tante parole, siamo

rimasti al punto di partenza.
Negli ultimi trent'anni, fatto 100 il rapporto tra Infrastrutture ferroviarie e gli abitanti, rispetto alla media europea l'Italia è oggi ferma a 70 e nel settore autostradale, in 25 anni, abbiamo costruito solo 750 km di nastri d'asfalto.
Infrastrutture viarie insufficienti, ovviamente, incidono in modo importante sui tempi di trasporto così come sulla congestione del traffico, sull'inquinamento e sulla incidentalità stradale.
Il vento negativo per le infrastrutture di trasporto ha origine nel 1975, quando il Parlamento arrivò all'assurdo di bloccare per legge la costruzione delle autostrade, un blocco durato 25 anni. La nuova rete ferroviaria ad alta velocità tra Salerno e Torino, realizzata tra la metà degli anni 90 e il 5 Dicembre 2009 da vent'anni è bloccata dai No Tav nel suo sbocco internazionale, la Torino Lione e il terzo valico. Ciò ha impedito all'Italia di diventare la porta logistica del Sud Europa tra Africa e Oriente e la zona europea.
Il 2018/2019, con le grandi manifestazioni SiTav promosse da chi scrive con la collaborazione delle "madamin" e delle categorie produttive torinesi, potrà essere il periodo di svolta se Governo e classe politica sapranno sbloccare la rete AV verso il Veneto e Budapest, visti anche gli autorevoli sondaggi di Pagnoncelli secondo i quali oggi il 70% degli italiani è a favore delle grandi opere.
Il mondo dei trasporti dovrebbe essere felice che uno dei suoi esponenti sia stato promotore di quelle manifestazioni in piazza.
La classe politica dovrebbe puntare con forza sul voto del Senato che il 7 Agosto ha bocciato definitivamente la mozione NoTav. In quella piazza di Torino era presente tutto il Paese che crede nella crescita intorno a una infrastruttura di trasporto. Per noi che operiamo nel settore quelle piazze devono essere di orgoglio e diventare un punto partenza.
Mentre la marcia dei 40.000, come aveva scritto Montanelli, aveva portato in piazza la maggioranza silenziosa degli italiani che voleva lavorare, la prima grande manifestazione del 10 Novembre 2018 ha saputo mobilitare la maggioranza silenziosa degli italiani che vogliono la crescita. Nella economia globale, in cui le produzioni avvengono in realtà diverse ed eterogenee e in cui i consumi si esprimono su scala globale, la logistica costituisce un motore essenziale, in pratica serve il 70% dell'economia e quindi determina in gran misura la competitività e la crescita.
Quelle manifestazioni hanno cambiato il registro e hanno fatto aumentare dal 49% al 70% l'adesione della maggioranza degli italiani alle grandi opere, come ha detto Nando Pagnoncelli durante un recente evento in Confetra.
Per ottenere quel successo abbiamo intrapreso strategie nuove nella organizzazione del consenso utilizzando per la prima volta lo strumento della petizione su Change.org. Si tratta di una novità che per SiTav, che ho scritto con alcuni amici, ha visto le adesioni arrivare a 114mila. La Questura di Torino, quando andai con grande coraggio a firmare la richiesta della piazza, mi disse che era stata stimata una affluenza di almeno la metà delle persone che avevano aderito alla mia petizione.
Più rapidamente di mail, lettere, manifesti etc., la piattaforma fa arrivare in tempo reale a chi ha aderito una mail che convoca la manifestazione. Per anni il mondo dei trasporti, come ha confermato Pagnoncelli nel suo intervento, non ha goduto di una immagine esaltante nella società, nei giornali e nella politica. Ora, invece, bisogna utilizzare il vento nuovo per recuperare in fretta il tempo perduto perché, senza investimenti in infrastrutture, in particolare quelli che ci inseriscono nella rete mondiale dei trasporti, non riusciremo ad essere centrali nei traffici tra l'Oriente e l'Europa, tra l'Africa e l'Europa.

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

forse da soli si va più veloci,
ma insieme si va più lontano

Marter Neri

Logistics handled with care

SEDE LEGALE E AMMINISTRATIVA
Unità Operativa LIVORNO

Via S. Orlando 18/20 - 57123 Livorno
tel. +39 0586 2477 - fax +39 0586 247777

Unità Operativa MONFALCONE

Via Terme Romane 5 - 34074 Monfalcone
tel. +39 0481 416351