



il Messaggero Marittimo

www.messaggeromarittimo.it

SUPPLEMENTO MENSILE
FEBBRAIO 2021



**GIOVANNINI NUOVO MINISTRO
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

anno LXX - n. 2/2021 - sped. abb. post. Decreto Legge. 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

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • 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@mscnavi.it



www.lenavigroup.it



FEBBRAIO 2021

il Messaggero Marittimo

S O M M A R I O

4	Giovannini nuovo ministro Infrastrutture e Trasporti
5	Mattioli e Messina audizione al Senato
6	Traffico Interporto Nola - Trattori Gnl per Fercam
7	Audizione Confitarma - Assarmatori alla Camera
9	Livorno-Olbia e Ancona-Grecia per Grimaldi
10	Gloria Dari presidente Confetra Toscana
11	Tiene il traffico di Hupac e joint con Logtainer
14	AdSp mar Tirreno settentrionale approva il Pot
15	Flessione di merci a Genova e Savona
16	Nuovo segretario a Civitavecchia
17	Il Mit ammette progetti di AdSp MAM
19	Lettera Agostinelli alla comunità portuale
20	Movimento merci nello scalo giuliano
21	I porti della Sicilia occidentale diventano smart
22	Calo di teu a Venezia - Piombino vede la 398

Enrico Giovannini è il nuovo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ROMA – Enrico Giovannini è il nuovo ministro dei Trasporti. Il neo ministro si è sempre distinto per essersi fatto portavoce di un'economia al servizio della riduzione delle disuguaglianze e di un rapporto maggiormente equilibrato tra le comunità, le istituzioni e l'ambiente, con una particolare attenzione ai giovani. Da ministro del Lavoro del governo Letta infatti, dall'Aprile del 2013 al Febbraio del 2014, ha disegnato il progetto Garanzia Giovani, il programma per l'inserimento nel lavoro degli under 29 rimasti ai margini. Enrico Giovannini, Laureato in Economia e Commercio all'Uni-

versità La Sapienza di Roma, 63 anni, ha cominciato subito a lavorare all'Istat, dove poi è ritornato prima come direttore delle Statistiche Economiche dal 1997 al 2000 e poi come presidente dal 2009 al 2013. Attualmente è professore ordinario di Statistica economica all'Università di Roma Tor Vergata e Senior Fellow della Luiss School of European Political Economy. È tra i fondatori dell'Alleanza per lo Sviluppo Sostenibile, che riunisce oltre 270 organizzazioni e istituzioni di ogni tipo, dalle aziende ai sindacati ai movimenti. In quanto portavoce ASviS, Giovannini è un at-

tento analista degli effetti delle politiche del Parlamento e del governo sullo sviluppo sostenibile e sul Green New Deal, adesso anche al centro delle politiche europee. Il Rapporto ASviS monitora costantemente gli effetti delle politiche in relazione all'Agenda 2030 dell'Onu: l'obiettivo di fondo rimane sempre quello di un'economia al servizio di uno sviluppo inclusivo, equilibrato e che valorizzi l'ambiente. A Giovannini, in quanto presidente della Commissione per la redazione della Relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva del ministero dell'Econo-



Enrico Giovannini

ma e delle Finanze, si deve anche il rapporto sul lavoro nero che è ancora un punto di riferimento fondamentale per le politiche che riguardano il settore, e un costante aggiornamento dello stato dell'evasione fiscale in Italia.

Lettera del nuovo ministro a tutti i dipendenti del Mit

ROMA – Insolita iniziativa del nuovo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha diretto una lettera a tutti i dipendenti del Mit.

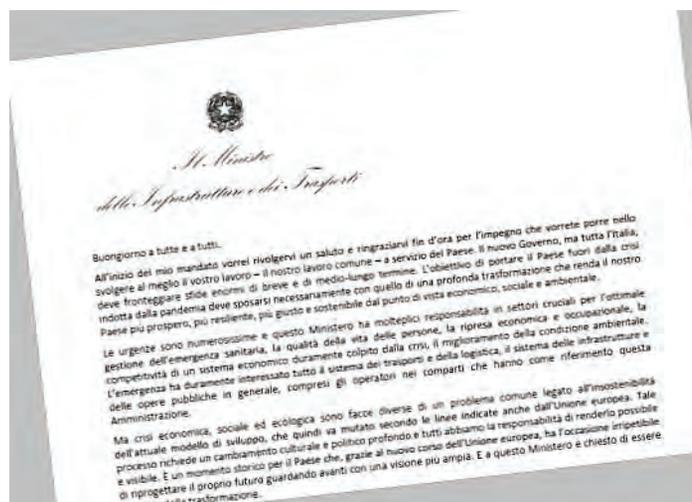
"Buongiorno a tutte e a tutti - esordisce-. All'inizio del mio mandato vorrei rivolgervi un saluto e ringraziarvi fin d'ora per l'impegno che vorrete porre nello svolgere al meglio il vostro lavoro - il nostro lavoro comune - a servizio del Paese. Il nuovo Governo, ma tutta l'Italia, deve fronteggiare sfide enormi di breve e di medio-lungo termine. L'obiettivo di portare il Paese fuori dalla crisi indotta dalla pandemia deve sposarsi necessariamente con quello di una profonda trasformazione che renda il nostro Paese più prospero, più resiliente, più giusto e sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Le urgenze sono numerosissime e questo Ministero ha molteplici responsabilità in settori cruciali per l'ottimale gestione dell'emergenza sanitaria, la qualità della vita delle persone, la ripresa economica e occupazionale, la competitività di un sistema economico duramente colpito dalla crisi, il miglioramento della condizione ambientale. L'emergenza ha duramente interessato tutto il sistema dei trasporti e della logistica, il sistema delle infrastrutture e delle opere pubbliche in generale, compresi gli operatori nei comparti che hanno come riferimento questa Amministrazione.

Ma crisi economica, sociale ed ecologica sono facce diverse di un problema comune legato all'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo, che quindi va mutato secondo le linee indicate anche dall'Unione europea. Tale processo -sottolinea il ministro- richiede un cambiamento culturale e politico profondo e tutti abbiamo la responsabilità di renderlo possibile e visibile. È un momento storico per il Paese che, grazie al nuovo corso dell'Unione europea, ha l'occasione irripetibile di riprogettare il proprio futuro guardando avanti con una visione più ampia. E a questo Ministero è chiesto di essere al centro della trasformazione. Sono onorato di servire il nostro Paese come responsabile di questo dicastero così articolato e importante. Nella mia vita professionale, in Italia e all'estero, ho sempre cercato di governare processi complessi ponendo attenzione all'oggi, ma avendo uno sguardo integrato sui diversi aspetti e orientato al futuro, senza fughe in avanti, ma con la concretezza necessaria per affrontare la gravità della situazione. Anche nella mia precedente esperienza di Governo, al ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, ho cercato di fronteggiare la crisi economica e occupazionale del 2013 e, allo stesso tempo, ho anche impostato politiche innovative che sono state poi attuate dai miei successori. Oggi chiedo a voi -continua la lettera- di assumere la stessa

prospettiva. Per questo, a ciascuno di voi, con le proprie competenze specifiche e i propri talenti, chiedo un impegno straordinario, specialmente nell'anno in corso, per anticipare e gestire le emergenze, ma anche per avviare iniziative volte a realizzare un Paese migliore. Al di là delle attività di carattere legislativo e politico, metterò la mia esperienza di manager pubblico a servizio di questa Amministrazione, per aumentarne l'efficienza. A tal fine, introdurremo strumenti gestionali innovativi, anche per raccogliere proposte di miglioramento da parte di tutti voi. Da questo Ministero dipendono questioni molto rilevanti per la qualità della vita nostra e delle generazioni future. Infine, vorrei inviare un saluto speciale e un ringraziamento alle donne e agli uomini delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, che nello svolgimento del loro ruolo istituzionale sono anche impegnati notte e giorno per il salvataggio di vite umane. Da parte mia -scrive conclu-

endo la lettera ai dipendenti-, vi assicuro che assolverò ai miei compiti con impegno e dedizione, con quello spirito di servizio che ho cercato di praticare al meglio durante tutta la mia vita.

Vi auguro buon lavoro.
Enrico Giovannini



Bozza della lettera inviata ai dipendenti Mit

Ma crisi economica, sociale ed ecologica sono facce diverse di un problema comune legato all'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo, che quindi va mutato secondo le linee indicate anche dall'Unione europea. Tale processo richiede un cambiamento culturale e politico profondo e tutti abbiamo la responsabilità di renderlo possibile e visibile. È un momento storico per il Paese che, grazie al nuovo corso dell'Unione europea, ha l'occasione irripetibile di riprogettare il proprio futuro guardando avanti con una visione più ampia. E a questo Ministero è chiesto di essere al centro della trasformazione.

Vi auguro buon lavoro.
Enrico Giovannini



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

CASA DI SPEDIZIONI
OPERAZIONI PORTUALI
NOLEGGI
ASSICURAZIONI

57122 LIVORNO
VIA DELLE CATERATTE, 66
ph 0586 887121 serie
web: www.cislivorno.it
e-mail: cislivorno@cislivorno.it

Mario Mattioli interviene in Senato “azioni mirate al trasporto marittimo”

ROMA – “Nel Pnrr occorrono specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso”. Lo ha detto il presidente di Confitarma Mario Mattioli, in audizione all’VIII Commissione Trasporti del Senato, nell’ambito dell’esame in sede consultiva della proposta di Pnrr-Recovery Plan.

Infatti, ha sottolineato ancora una volta Mattioli, gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel piano riguardano il TPL e la portualità che, seppur importanti segmenti del comparto marittimo, rappresentano solo una parte del sistema, mentre non si guarda al trasporto marittimo nel suo complesso, nonostante questo rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica.

Tra le azioni proposte a proposito delle sfide future, il presidente ha spiegato che per quanto riguarda la digitalizzazione, occorre adeguare i sistemi di interfaccia nave/porto e sviluppare in quest’ottica le piattaforme telematiche; istituire l’anagrafe nazionale della

gente di mare nell’ambito della più complessiva attuazione della Riforma del collocamento della gente di mare; attuare la riforma del Codice della Navigazione per una transizione verso il digitale e adottare giornali e documenti di bordo elettronici.

Transizione ecologica: considerando che nel 2023 è prevista l’entrata in vigore di due indici IMO nel quadro delle iniziative normative tese a ridurre le emissioni di anidride carbonica da parte delle navi in esercizio,

Confitarma propone di definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento e adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo sia la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, sia quella minore in crisi da anni.

Mattioli ha presentato poi le proposte degli armatori per infrastrutture e mobilità, sottolineando che occorre adottare un modello, richiamato anche dall’Autorità di regolazione dei

trasporti, in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma sotto forma di contributo direttamente all’utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori (modello già attuato in Spagna) e predisporre un piano triennale o quadriennale straordinario di interventi da finanziare con adeguate risorse statali o pubbliche.

Se le linee guida per la definizione dei Pnrr danno la possibilità di attuare riforme strutturali, “da tempo -ha detto Mattioli- il settore marittimo è unito nella richiesta di una governance unica per il mare. In questa difficile fase di riflessione sull’assetto del Paese, è necessario, in attesa dell’auspicata costituzione di un’efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime, rafforzare le Direzioni e uffici del Mit dedicati per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica”.

“Da sottolineare che siamo alle porte di una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale.

A breve, infatti, si concluderà il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che dovrà naturalmente essere rivolto solo a quei soggetti im-



Mario Mattioli

prenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare Pil per la nostra economia.

“Il Pnrr rappresenta un’occasione irripetibile e straordinaria per la ripresa e rilancio dell’economia italiana. Purtroppo, però, c’è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi”.

La manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 attraverso diversi provvedimenti ha previsto diverse misure di primo sostegno che ancora non sono state attuate.

“È necessario -ha concluso Mario Mattioli - dare urgente attuazione ai provvedimenti già adottati nonché prevedere azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda”.

Assarmatori: audizione al Senato rinnovare flotta di cabotaggio

ROMA – Per il presidente di Assarmatori Stefano Messina, in audizione sul Pnrr alla VIII Commissione del Senato, il nuovo Governo deve “sanare uno degli errori più rilevanti commessi nella definizione del Piano: la cancellazione dello stanziamento di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte di navi impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori”.

“Nel momento in cui l’attenzione e gli sforzi sono concentrati sulla sostenibilità e non casualmente anche sull’elettrificazione delle banchine, escludere un intervento massiccio mirato a favorire il rinnovamento della flotta -afferma Messina- non ha davvero un senso logico”.

Così come aveva sottolineato anche il presidente di Confitarma Mattioli sul cold ironing, Messina spiega che “avrebbe un significato limitato se le navi che più sarebbero chiamate a utilizzarle non fossero provviste delle dotazioni atte a collegarsi. Sarebbe come prevedere di investire in colon-



Stefano Messina

nine per la ricarica elettrica lungo le autostrade e non avere in circolazione auto elettriche”.

“È il momento di prevedere interventi coordinati e in quest’ottica il rinnovamento della flotta è elemento centrale, anche nell’eventuale previsione di legare il finanziamento delle nuove navi al mantenimento delle linee con il porto o con i porti interessati”.

GLENHALLEN SHIPPING Ltd Malta



**Partenze regolari ogni 8 giorni da Genova,
15 gg da Salerno e Civitavecchia, 20 gg da Venezia,
20 gg da Marsiglia, 30 gg da Sagunto:**

Si accettano rotabili di ogni tipo, trailers dry e frigo, autovetture

**Con la: RoRo "IVAN"
da Genova e Salerno
per Khoms, Misurata**

**Per informazioni e noli:
Umberto Lazzeretti - Tel. +39335238080
Pierpaolo Davini - Tel. +393397786914
e-mail: glenhallen@glenhallen.com**

Interporto Nola nell'anno Covid dati positivi nel traffico merci

NOLA – Segnali positivi per i traffici all'Interporto di Nola nell'anno della pandemia. Nonostante l'emergenza sanitaria da Covid-19, infatti, il traffico e la movimentazione merci dell'Interporto di Nola nel 2020 hanno registrato un andamento sostanzialmente invariato e in alcuni settori leggermente positivo.

In particolare, TIN – Terminal Intermodale Nola Spa (società controllata da Interporto Campano Spa), che gestisce l'area intermodale, ha segnato un incremento del +2%, passando da 87.361 UTI movimentate nel 2019 a 88.522 nel 2020.

Cresce anche il numero degli UTI trasportate su Nola dalla ISC Intermodal con una variazione del +24% (30.948 UTI nel 2020 – 24.975 nel 2019) e quello dei treni operati complessivamente da ISC-Interporto Servizi Cargo (2.674 treni, +8%), dati che hanno compensato la lieve percentuale in calo

dei treni in arrivo/partenza su Nola (-1%). Difatti, a trainare la crescita delle due controllate ISC e ISC Intermodal, sono stati l'intensificazione dei collegamenti ferroviari e diversi accordi commerciali. Dopo aver raggiunto il record di frequenze per un collegamento intermodale tra nord e sud Italia, con 16 treni a settimana per il treno Verona – Giovinazzo, Interporto Servizi Cargo ha anche attivato recentemente un collegamento ferroviario con la Cina che sta incontrando un crescente gradimento del mercato: in questo modo la merce arriva via treno dal far east all'interporto di Nola senza nessun trasbordo intermedio, con un transit time di circa 30 giorni, e percorrendo 9.060 km di ferrovia.

Riguardo al traffico su gomma, i dati del 2020 segnalano la movimentazione di circa 4.928.502,65 tonnellate di merci rispetto alle 5.426.220,15



Panoramica dell'Interporto Campano

del 2019. Segnali incoraggianti secondo l'amministratore delegato di Interporto Campano, Claudio Ricci: "il 2020 è stato un anno particolare per tutti, ma nonostante le difficoltà che l'emergenza Covid ha generato, l'Interporto di Nola è riuscito comunque a registrare dati positivi per il traffico merci, confermano anche le tendenze di crescita specie di quelli intermodali e ferroviari. Ed è proprio la parola crescita, unitamente ad innovazione, che rappresenta oggi la key word essen-

ziale per Interporto Campano – società che gestisce l'Interporto di Nola. Oltre allo sviluppo delle attività operative core, in primis il trasporto ferroviario merci e l'intermodalità, puntiamo all'ampliamento dell'area interportuale e alla valorizzazione del sito esistente, attraverso l'attrazione di nuovi utenti (logistica, servizi e light industrial), ad investimenti per l'applicazione di tecnologie AI e automazione, anche in considerazione delle prospettive di sviluppo della Zona Economica Speciale (Zes)".

La "Fercam" utilizzerà trattori a gas naturale liquido (Gnl)

BOLZANO – La pandemia sembrava aver rallentato il raggiungimento degli obiettivi di Fercam in materia di sostenibilità.

Ma, dopo una revisione delle priorità dovuta alla prima fase dell'emergenza, la società altoatesina torna a puntare su "Clean, smarter logistics", riprendendo le iniziative per raggiungere gli obiettivi che si era posta.

D'ora in poi utilizzerà trattori a gas naturale liquido (Gnl) non solo per il trasporto di carichi completi, in uso in Italia dal 2018, ma avvierà anche una graduale sostituzione delle motrici destinate ai servizi LTL e groupage sull'asse del Brennero con destinazione Europa settentrionale.

Per la consegna ufficiale delle prime motrici a Gnl destinate ai servizi groupagistici europei è arrivato nella sede di Bolzano anche Carmelo Impelluso, head of brand Europa di Iveco.

"La sostenibilità in ambito logistico si conferma essere uno dei nostri obiettivi strategici più importanti e siamo convinti del ruolo determinante che a tale riguardo assume il Gas naturale liquido (Gnl), in attesa di un'alternativa ancora più efficiente costituita dal Bio-Gnl" dice l'amministratore delegato di Fercam Hannes Baumgartner.

Gli investimenti dello scorso autunno andavano proprio in questo senso con l'accordo di

partecipazione societaria alla Biogas Wipptal, che, spiega Baumgartner, "dopo opportuni lavori di adattamento e riconversione, a partire da Giugno avvierà presso il proprio impianto in Val di Vizze la produzione di Gnl per autotrazione, contribuendo così alla realizzazione di una effettiva economia circolare come modello di sviluppo sostenibile".

La forte crescita del commercio elettronico, che in Italia e anche a livello europeo nei mesi scorsi ha subito una reale impennata, anche in seguito ai confinamenti a causa della pandemia, ha modificato, nel giro di poco tempo, anche le esigenze di trasporto di molti operatori.

Accanto ai trasporti a carico completo assumono una sempre maggiore rilevanza le spedizioni di dimensioni e peso più ridotti.

"Le prime otto motrici alimentate a Gnl consegnate ci avvicinano a una maggiore sostenibilità dei nostri servizi di linea europei, che attualmente comprendono un totale di 82 collegamenti diretti giornalieri dall'Italia verso tutta l'Europa" aggiunge l'ad.

La società ha ottenuto le prime esperienze positive con i veicoli alimentati a Gnl in Spagna già nel 2014, quando questi automezzi ancora non potevano essere utilizzati in Italia per la mancanza di una adeguata rete di stazioni di rifornimento.

Nel 2018, creati i presupposti per un rifornimento garantito degli automezzi, Fercam ha avviato un graduale programma di ampliamenti del parco mezzi.

I costi di acquisto notevolmente più elevati sono compensati da evidenti vantaggi ecologici, in quanto l'utilizzo di gas naturale come combusti-

bile produce quantità irrilevanti di polveri sottili e ossido di azoto.

Secondo i dati dell'azienda costruttrice Iveco, nei veicoli a Gnl le emissioni omologate per il particolato hanno un valore del 99% inferiore rispetto all'equivalente valore limite degli Euro VI, e sono notevolmente inferiori le emissioni di rumore.



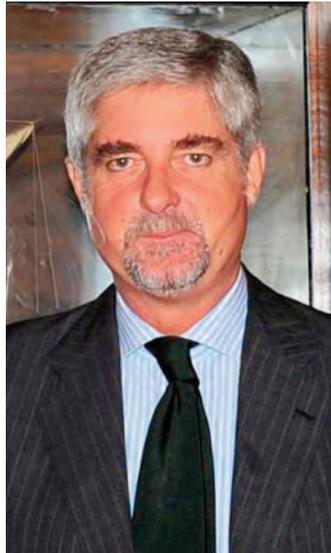
Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno
Tel. 0586 442423 - 442424

Audizione di Confitarma alla Camera sulla proposta di Piano Nazionale Ripresa e Resilienza-Recovery Plan

ROMA – Tra le associazioni del settore logistico ascoltate dalla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati sul Pnrr, ha preso parte anche Mario Mattioli, per Confitarma, confederazione che presiede.

“Le sei missioni in cui si articolerà il Pnrr rappresentano sfide ambiziose per il nostro paese e un’importante occasione di crescita e sviluppo. In particolare, digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura, per avere successo devono necessariamente prevedere specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso”.

“Purtroppo le dichiarazioni d’intenti del Pnrr non trovano riscontro in azioni concrete, per quanto attiene al trasporto marittimo, al quale, sebbene rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica e sia notoriamente capital intensive, non vengono dedicate misure di sostegno”. Gli unici interventi concreti per il settore, ricorda Mattioli riguardano il Tpl e la portualità che, seppur importanti seg-



Mario Mattioli

menti del comparto marittimo, rappresentano solo una parte del sistema.

“Inoltre, c’è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi in quanto per le diverse misure di primo sostegno previste dalla manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 mancano an-

cora i decreti attuativi relativi all’estensione degli sgravi contributivi alle navi iscritte nel primo registro navale e al fondo per il ristoro delle perdite sofferte dalle navi passeggeri”.

Ora serve che siano attuati i provvedimenti già adottati, prevedendo azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda.

“Dato che la sfida della decarbonizzazione interessa tutto il trasporto, sia pubblico che privato, occorre definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento ed adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, ed anche quella minore in crisi da anni, individuando strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato. Inoltre, occorre attuare una strategia che garantisca l’identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consen-

tano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del Gnl”.

Mattioli è tornato anche sul tema della governance unica per il mare, rafforzando per il momento gli uffici dedicati.

“Last but not the least il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che si concluderà a breve dovrà naturalmente essere rivolto a quei soggetti utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per la nostra economia.

Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l’egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l’impresa italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l’aggiornamento di norme e procedure che risalgono anche all’Ottocento”.

Assarmatori: sbloccare i fondi per rinnovare la flotta

ROMA – Nel suo intervento in audizione alla IX Commissione (Trasporti) della Camera, sul Pnrr, il presidente di Assarmatori Stefano Messina ha ribadito ancora una volta la necessità di “interventi decisi per favorire il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo di merci e passeggeri”.

“Se si vogliono raggiungere gli obiettivi di una “rivoluzione verde” e di una “transizione energetica”, come richiesto

esplicitamente dal progetto Next Generation Eu” questo è quello che serve. Invece, aggiunge, “nella versione definitiva del Piano è stata totalmente cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovo delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il Piano nazionale del Cold-ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine” ha evidenziato. Nella versione attuale il Piano prevede che una parte rilevante delle risorse disponibili siano destinate all’elettrificazione di ben 41 porti, di cui 39 della rete Ten-T (circa 950 milioni di euro).

“Ma a prescindere dalla constatazione che le risorse messe in campo per l’infrastrutturazione dei porti potrebbero essere insufficienti per portare a termine un programma così ambizioso, noi riteniamo che la transizione energetica delle flotte (misura ritenuta ammissibile da parte della Eu) debba essere comunque rimessa al centro del programma. Se si

vuole parlare di Cold-ironing è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri, solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell’am-

biente.

Dall’altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati”.



Stefano Messina



MELFI MARINE CORP. S.A.
LA HABANA

LINEA FULL CONTAINERS

con partenze dai porti di:
NAPOLI, LIVORNO e GENOVA
 per i porti di: **HALIFAX e MARIEL**
 (con prosecuzioni per **TORONTO e MONTREAL**)
 e con feeder da MARIEL per:
Santiago de Cuba, Veracruz, Altamira, P.to Progreso,
Cartagena (Colombia), Colon (Panama),
Rio Haina (Rep. Dominicana)

Per ulteriori informazioni, noli, etc. Vi preghiamo contattare:

GASTALDI Genova	tel. 010 59991	fax 010 504550
GASTALDI Livorno	tel. 0586 274430	fax 0586 274460 livorno.gc@gastaldi.it
GASTALDI Napoli	tel. 081 4206511	fax 081 4206520 napoli.gc@gastaldi.it

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **SALERNO** per:

LIBIA	TRIPOLI MISURATA	decadale
MALTA	MALTA	settimanale
ALGERIA	ALGERI	decadale
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA - BEIRUT	decadale
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO	AQABA GIBUTI	quattordicinale decadale
serviti via "feeder" Jeddah	PORT SUDAN MASSAWA* HODEIDAH* ADEN*	settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN	BANDAR ABBAS ABU DHABI JEBEL ALI DAMMAM* KUWAIT* BAHRAIN* MUSCAT* DOHA* KARACHI* UMM QASR* NHAVA SHEVA** MUNDRA** AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI*	quattordicinale
* serviti via "feeder" Jebel Ali ** serviti via "feeder" Abu Dhabi		
AFRICA OCCIDENTALE	DAKAR ABIDJAN LAGOS TAKORADI TEMA	quindicinale
EST - SUD AFRICA	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN NACALA * CAPE TOWN ** MOGADISCIO*	quindicinale
* serviti via "feeder" Jebel Ali serviti via "feeder" Durban		

PER I PORTI DI ALGERIA E AFRICA OCCIDENTALE SERVIZIO FEEDER VIA GENOVA

Per le date di partenza ed ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

www.messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it





La "Cruise Sardegna" in navigazione

Linea ro-pax per Livorno-Olbia

NAPOLI – Ancora una novità dal Gruppo Grimaldi: dalla seconda metà di Febbraio saranno impiegate sulla linea Livorno-Olbia i moderni e capienti cruise ferry Cruise Sardegna e Cruise Europa, che permetteranno non solo di elevare ulteriormente la qualità del servizio, ma anche di offrire una maggiore capacità per il trasporto di passeggeri e merci.

Prosegue così la campagna "GRIMALDI loves SARDEGNA" che mira a consolidare ulteriormente la presenza della compagnia partenopea nell'isola e a renderla il centro di una fitta rete di collegamenti efficienti per il trasporto di passeggeri e merci. Le unità gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa battono bandiera italiana, sono lunghe 225 metri e possono raggiungere una velocità di crociera di 27,5 nodi.

Ognuna delle unità può accogliere 2.850 passeggeri e 215 auto al seguito, nonché 3.050 metri lineari di carico rotabile, equivalenti a circa 185 trailer.

Ogni nave è dotata di 413 cabine di diverse tipologie (interne, esterne, junior suite e owner suite) per un totale di 1.260 posti letto, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A disposizione degli ospiti ci sono anche 547 comode poltrone reclinabili, di cui 115 di tipologia "superior".

Con l'arrivo della Cruise Sardegna e della Cruise Europa sulla linea Livorno-Olbia, il Gruppo Grimaldi incrementerà significativamente la capacità di trasporto a disposizione della sua clientela. In un solo viaggio tra i due porti, la compagnia potrà infatti trasportare oltre 1.000 passeggeri, 120 auto e 65 trailer in più rispetto a quanto garantito finora, il tutto a vantaggio non solo della clientela ma anche dell'ambiente.

Data la rilevanza della linea, strategica per collegare la Sardegna non solo all'Italia Centro-Settentrionale ma anche all'Europa centrale, il Gruppo Grimaldi garantisce ai suoi clienti che viaggiano o trasportano merci tra Livorno ed Olbia un servizio regolare, frequente ed efficiente. Il sabato e la domenica la compagnia offre una partenza serale da entrambi i porti, mentre dal lunedì al venerdì la frequenza dei collegamenti raddoppia con l'aggiunta di una partenza al mattino sia da Livorno che da Olbia. Da Giugno a Settembre, il Gruppo garantirà da entrambi i porti due partenze al giorno, una al mattino ed una alla sera, sette giorni su sette.

"Con l'impiego della Cruise Sardegna e della Cruise Europa sulla linea Livorno-Olbia -spiega l'ad del Gruppo Emanuele Grimaldi- andiamo incontro alla domanda sempre crescente di collegamenti affidabili, regolari e competitivi tra la Sardegna ed il Continente, incrementando al tempo stesso la qualità dei servizi che offriamo ai nostri clienti che viaggiano da e verso l'isola".

"Come già annunciato, quest'anno la Sardegna sarà al centro di numerose iniziative che puntano a potenziare la nostra presenza sul territorio sardo e a rafforzare la continuità territoriale col Continente e non solo".

Con questa novità, il Gruppo Grimaldi migliora ulteriormente la sua variegata offerta di servizi marittimi da e per la Sardegna, che oltre alla linea Livorno-Olbia include gli storici collegamenti Civitavecchia-Porto Torres e Barcellona-Porto Torres ed altri servizi regolari misti per merci e passeggeri quali Civitavecchia-Olbia, Salerno-Cagliari e Palermo-Cagliari, nonché numerosi servizi destinati al trasporto esclusivo di merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno e Valencia/Sagunto.

Grimaldi sdoppia la linea da Ancona verso la Grecia

NAPOLI – L'ultima grande novità del Gruppo Grimaldi riguarda i servizi di trasporto di passeggeri e merci tra Italia e Grecia.

Dalle prossime settimane, l'attuale collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia partenopea verrà ulteriormente potenziato, con un servizio dal porto dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso.

Le navi impiegate diventeranno ben quattro – il doppio di quelle operate finora – garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico.

Due navi saranno dedicate al collegamento Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel porto di destino dopo 22 ore circa.

Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di Marzo. Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi.

La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer.

La Zeus Palace, lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer.

Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle ore 19:30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00.

Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer.

Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il porto di Ancona e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito.

A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi

servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca. "Scommettere sul porto di Ancona, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'Autorità portuale in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia", ha detto Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale.

"Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia".

"Grazie all'impiego di due navi in più, saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l'Italia e la Grecia", ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo partenopeo. "Amplieremo, così, l'offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo".

Oltre alle linee Ancona-Igoumenitsa ed Ancona-Patrasso, il Gruppo Grimaldi offre anche un collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra il porto di Brindisi e quello di Igoumenitsa, ed uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Prossimamente, saranno dunque ben sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia.

Gloria Dari presidente di Confetra Toscana alla unanimità dal Consiglio territoriale

LIVORNO – Gloria Dari è stata nominata presidente di Confetra Toscana per il prossimo biennio. Presidente in carica di Spedimar, Dari succede ad Alberto Bartolozzi, presidente di AssoTosca, alla guida della confederazione regionale nei primi due anni della sua costituzione, da quando le associazioni territoriali AssoTosca e Spedimar unitamente ai delegati di Assologistica, Assiterminal, Anasped, Assocad e Ifa – in rappresentanza di spedizionieri, autotrasportatori, corrieri, imprese di logistica, magazzini generali, terminalisti, doganalisti, fumigatori e centri di assistenza doganale – dettero vita alla confederazione regionale.

Il Consiglio Direttivo di Confetra Toscana – che ha riconfermato i consiglieri uscenti con qualche nuova entrata – ha nominato anche due Vice Presidenti, espressioni delle due realtà territoriali più rappresentative, Livorno e Firenze, rispettivamente: Valeria Gassani e

Mario Bartoli che affiancheranno la presidente durante l'intero mandato.

Gloria Dari, nel ringraziare innanzitutto il presidente uscente – che resterà nel Consiglio in qualità di Past President – e riconoscendo la professionalità e le non poche difficoltà che si è trovato ad affrontare a causa della pandemia, si è detta onorata di rappresentare la confederazione regionale ed ha comunicato un programma di massima del suo mandato e del Consiglio Direttivo in carica. "Innanzitutto – ha affermato Dari – va sottolineata con forza l'importanza dell'Industria della Logistica e della sua funzione strategica per l'economia della regione e del nostro Paese. È necessario consolidare il rapporto tra la logistica e l'Industria.

C'è quindi bisogno di un dialogo continuo ed incisivo non soltanto con le Istituzioni locali, in primis la Regione Toscana, ma anche con tutti gli interlocutori naturali che della logi-

stica si avvalgono. Affinché la logistica sia nella condizione di poter offrire al meglio i propri servizi sono necessarie le infrastrutture sia materiali che immateriali."

Alcune priorità del territorio: la realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno, i collegamenti ferroviari di ultimo miglio, le reti Ten-T per i collegamenti ferroviari tra porto e le aree produttive del Paese, l'Autostrada Tirrenica, il rilancio dell'area di crisi di Piombino legato al rilancio delle funzioni produttive del suo porto, le misure di incentivo e agevolazioni per le imprese logistiche, la funzione strategica degli interporti di Collesalveti e di Prato, il rafforzamento della funzione cargo degli aeroporti di Firenze e Pisa, la ZLS.

Una novità della nuova presidenza consiste nella volontà di istituire dei Gruppi di Lavoro, così come avviene a livello nazionale, nei diversi settori della filiera logistica: Porti, Autotrasporto, Trasporto Ferroviario,



Gloria Dari

Trasporto aereo, Interporti, Dogane, Innovazione digitale, Green Logistics.

Ciascun gruppo di lavoro si avvarrà della professionalità e competenza dei Consiglieri di Confetra Toscana. In sintonia con la linea nazionale del presidente Guido Nicolini e del lavoro di Ivano Russo, segretario nazionale.

Infine, l'intenzione di promuovere con forza la formazione professionale e la creazione di uno sportello "info Point" stabile per assistere le imprese ad orientarsi nel mondo spesso dispersivo dei finanziamenti e delle possibilità di investimenti e sviluppo, specie in questo momento storico, unico dal dopo guerra.

Confetra inaugura celebrazioni del 75esimo compleanno Nicolini: custodi di una importante storia che continua

ROMA – Si è riunita la prima Giunta del 2021 di Confetra. Interventi, tra gli altri, di Luca Becce (sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSp), di Bruno Pisano (sulla Brexit), di Alessandro Albertini (su logistica e Piano Vaccini), di Roberto Alberti (sul Patto per l'Export), di Mauro Nicosia (su Autotrasporto e limiti ai valichi alpini).

Si è dibattuto a lungo sul Capitolo Infrastrutture e Logistica Sostenibile del PNRR, ed è stato fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL. Il presidente Guido Nicolini ha



Luca Becce

poi illustrato le iniziative in cantiere per il 75esimo anniversario della costituzione della Confederazione, nata a Roma il 13 Aprile 1946: "Siamo i custodi di una storia importante" ha detto il presidente. "Da 75 anni Confetra rappresenta l'unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell'intera industria logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli vista la tragedia che stiamo ancora vivendo a

causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro. Per tutto l'anno ci accompagnerà un nuovo logo commemorativo della nostra data di nascita, riuniremo tutti i Past President e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni. Abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una pubblicazione di raccolta delle posi-

zioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico – dal dopoguerra a oggi – in materia di infrastrutture e trasporti.

Stiamo digitalizzando l'Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che – attraverso i social media – anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura.

Al servizio della logistica, dell'economia e del Paese".



Guido Nicolini



Roberto Alberti



ISS PALUMBO
MOVE YOUR BUSINESS

www.iss-palumbo.com
tel. 0586 222222

Covid-19: Hupac mantiene un volume di traffico pari a circa un milione di spedizioni su gomma

CHIASO – Il 2020, nonostante la crisi pandemica si è chiuso per il Gruppo Hupac con gli stessi volumi di traffico dell'anno precedente: circa 1 milione di spedizioni stradali.

Quello che non si è potuto ampliare è lo sviluppo della società, rimasto al di sotto delle previsioni.

Un calo, ma leggero in realtà c'è stato: il Gruppo Hupac ha trasportato 1.014.686 spedizioni stradali o 1.913.000 teu, pari un -0,9% rispetto al 2019.

Facile capire i fattori principali: crollo del traffico marittimo d'oltremare e lockdown economico in Europa nella prima metà dell'anno, che ha visto la domanda riprendersi nella seconda metà, raggiungendo, nell'ultima parte i livelli del 2019.

In particolare le conseguenze del Covid-19 si sono registrate nel traffico transalpino attraverso la Svizzera (-2,3%). Qui la domanda nel periodo Aprile-Giugno, è calata sensibilmente,



Un terminal Hupac

poi nella seconda metà dell'anno, i volumi hanno nuovamente raggiunto i livelli dell'anno precedente.

Nel trasporto non transalpino, il volume di traffico è rimasto stabile con 434.033 spedizioni stradali, ovvero un +0,5%, mentre il traffico verso l'Europa orientale e sudorientale si è sviluppato in modo soddisfacente.

Altri segmenti come quello marittimo inland dai porti del Mare del Nord sono stati colpiti maggiormente dall'effetto Covid-19.

"Viste le circostanze straordinarie, siamo soddisfatti del volume di traffico raggiunto", commenta Michail Stahlhut, Ceo del Gruppo Hupac.

"Tuttavia, ci eravamo posti obiettivi sensibilmente più am-

biziosi".

L'aiuto finanziario pubblico per fronteggiare la crisi è moderato, aggiunge e Hupac punta quindi su misure supplementari per controllare i costi e aumentare la produttività.

"Ci concentriamo sulla massima lunghezza possibile dei treni, sia sul piano operativo che di pianificazione. Il potenziamento della rete fino a una lunghezza standard di 740 metri è la nostra massima priorità".

Per Hupac il 2021 è partito bene: per la prima volta, l'intera rete transalpina del gruppo è in grado di trasportare i semirimorchi con altezza laterale di 4 metri.

"Ci aspettiamo una forte domanda in questo segmento" spiega Stahlhut, che conclude: "Con la nostra offerta di trasporto, stiamo dando un contributo concreto alla politica di trasferimento della Svizzera e all'attuazione della strategia europea Green Deal".

Firmato accordo di collaborazione Logtainer-Hupac

MILANO – Logtainer e Hupac uniscono le forze per sviluppare una rete intermodale tra i porti liguri, la Svizzera e la Germania meridionale. E' questo l'obiettivo alla base dell'accordo di collaborazione tra le due società. Entrambi gli operatori uniranno i rispettivi punti di forza, a vantaggio di un mercato intercontinentale che in misura sempre maggiore punta sulla modalità "green" offerta dal trasporto ferroviario.

Grazie alla condivisione delle proprie esperienze di sviluppo commerciale ed operativo, Logtainer e Hupac intendono integrare le proprie reti, offrendo così al mercato marittimo intercontinentale soluzioni veloci ed affidabili ad alta frequenza. La rete di trasporti valorizzerà ulteriormente i porti liguri che beneficeranno di un

aumento di collegamenti nazionali e internazionali, a tutto vantaggio della filiera economica coinvolta.

La collaborazione, nelle aspettative di Logtainer e Hupac, produrrà un incremento di interesse per il trasporto ferroviario e contribuirà al modal shift con trasporti eco-sostenibili dai porti liguri alla Pianura Padana e attraverso le Alpi fino a raggiungere gli importanti cluster industriali della Svizzera e della Germania meridionale.

Il completamento delle opere ferroviarie sul territorio italiano, comprese le opere di ultimo miglio dei porti previste dal piano Italia Veloce, permetteranno un forte incremento del traffico ferroviario. "L'accordo con Hupac", dice Guido Nicolini, amministratore delegato di Logtainer, "permetterà ai nostri clienti e partner di sviluppare e incrementare i traffici destinati oltre le Alpi che attualmente non transitano dai porti italiani. Grazie alla sinergia tra Hupac e

Logtainer saranno intensificati i traffici ferroviari andando incontro alle esigenze del mercato con significativi vantaggi ambientali in termini di risparmi di CO2".

Come noto, Logtainer è l'operatore privato che movimentava più container sulla rete ferroviaria commerciale italiana e che collega i principali porti italiani con le aree produttive del Paese, mentre Hupac è il principale gestore di rete nel traffico intermodale europeo.



Guido Nicolini

Mastering the Logistics Challenges of a Faster Moving World

Logwin Air + Ocean Italy S.r.l. - Caleppio di Settala - Milano
Tel. 02 2169-161 - E-mail: info.airandocean@logwin-logistics.com

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA											
		LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	1	SAN VICENTE	109W	10-3	-	7-3	omit	12-3	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		MSC VITTORIA	ME110W	17-3	-	11-3	14-3	19-3	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio
		MSC JUDITH	ME111W	24-3	-	18-3	21-3	26-3	3	18	18	18	18
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Nord Europa (Rotterdam) E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	2	MSC EMMA	IS107R	vedi	11-3	vedi							
		MSC GAJA	IS108R	servizio	18-3	servizio							
		TBN	IS109R	5	25-3	5	3	18	18	18	18	18	
USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville Servizio via Altamira per Mobile L. GARAIBICHIE - (Servizio via Freeport) St Kitts: Basseterre, Nevis: Charlestown, Montserrat: Plymouth, Ra Dominica, Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it MESSICO - Servizio diretto - Vera Cruz, Altamira (e prosezioni interne), Puerto Morelos (via P. Everglades) CANADA - da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MAERSK KARLSKRONA	108W	8-3	3-3	5-3							
		MSC ALTAMIRA	MF109W	15-3	10-3	12-3	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi	
		MSC CHARLESTON	MF110W	22-3	17-3	19-3	3	18	18	18	18	18	
		SL WASHINGTON	111W	29-3	24-3	26-3							
		MSC TORONTO	MF112W	5-4	31-3	2-4							
USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle, (e prosezioni interne) CAICEDO Diretto - Servizio via Caicedo to Rio Haina, San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown Servizio via Caicedo: Kingston via Philipsburg, Roseau, Castries, St. Georges L. GARAIBICHIE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain, Rep. Dom: Rio Haina, Cuba: Mariel E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	4	MSC SARA ELENA	MC109A	9-3	5-3	-	8-3						
		MSC GISELLA	MC110A	16-3	12-3	-	15-3	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi	
		MSC NAOMI	MC111A	23-3	19-3	-	22-3	18	18	18	18	18	
		MSC ANTONELLA	MC112A	30-3	26-3	-	29-3						
CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezioni interne) MESSICO WEST COAST - Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Acc. Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	5	MSC FLORENTINA	NL107R	4-3	5-3		vedi	vedi	vedi	vedi	vedi		
		MSC LAURA	NL108R	11-3	12-3		servizio	servizio	servizio	servizio	servizio		
		MSC ANTIGUA	NL109R	18-3	19-3		18	18	18	18	18		
CANADA - Montreal servizio diretto (e prosezioni interne) E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	6	MSC ANNICK	CX109A	6-3	7-3	8-3							
		MSC BRIANNA	CX110A	13-3	14-3	15-3							
		MSC ANIELLO	CX111A	20-3	21-3	22-3							
		MSC SARISKA	CX112A	27-3	28-3	29-3							
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Hodeidah, Aden (e prosezioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera INDIA - Nhava Sheva, Mumbai via Nhava Sheva, Mundra, (e prosezioni interne), Chennai (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (PICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo - MALDIVE - Malè E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch	7	NORTHERN JUSTICE	MI108R	2-3	-	-	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi		
		MSC NURIA	MW108A	-	2-3	-	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio		
		MSC SIXIN	FJ108E	-	-	6-3	-	3	18	18	18	18	
		MSC CLAUDIA	YY107R	-	-	-	3-3						
		MSC MADLEINE	IV106R	10-3	-	-							
		MSC ROSARIA	MW109A	-	9-3	-							
		MSC GULSUN	FJ109E	-	-	13-3	-						
		MSC CLAUDIA	YY109R	-	-	-	10-3						
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde URUGUAY - Montevideo PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	8	MSC ALBANY	MM108A	2-3	-	28-2	-						
		MSC ATHOS	MM109A	9-3	-	7-3	-						
		MSC AJACCIO	MM110A	16-3	-	14-3	-						
		MSC CLAUDIA	YY106R	-	-	-	3-3						
		MSC CLAUDIA	YY107R	-	-	-	10-3						
GILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezioni interne) PERU' - Callao, Paita EGUADOR - Guayaquil COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezioni interne) GOSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	9	TBN	MC108A	8-3	9-3	5-3	-						
		MSC SARA ELENA	MC109A	15-3	16-3	12-3	-						
		MSC NAOMI	MC110A	22-3	23-3	19-3	-						
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchoit, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.9 E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it	10	MSC NURIA	MW108A	28-2		26-2	2-3						
		MSC ROSARIA	MW109A	7-3	vedi	5-3	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi		
		MSC SHAJILA	MW110A	14-3	serv. 9	12-3	serv. 3	16-3	serv. 18	serv. 11	serv. 18	serv. 18	
		TBN	MW111A	21-3		19-3		23-3					
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchoit, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo (vedi servizio 9) E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it	11	MSC SARA ELENA	MC109A	8-3	9-3	5-3	-	-					
		MSC GISELLA	MC110A	15-3	16-3	12-3	-	-					
		MSC NAOMI	MC111A	22-3	23-3	19-3	-	-					
		MSC ANTONELLA	MC112A	29-3	30-3	26-3	-	-					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	SP	GT	GE	NA	AN	CIV	VE	RA	TS
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e proseguzioni interne) NL ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e proseguzioni interne) NL CALEDONIA - Noumea, Indian Ocean REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"	EF ELDR	IANWEN	4-3	6-3				vedi servizio	vedi serv. 3 via LSP	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio
	SEAMAX GREENWICH	MA108A	11-3	13-3								
	MSC SINDY	MA109A	18-3	20-3								
	APL PHOENIX	ONN9JE	25-3	27-3								
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e proseguzioni interne) NL ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e proseguzioni interne) NL CALEDONIA - Noumea, Indian Ocean REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"	MSC CLAUDIA	YY108R						3-3				
	MSC CLAUDIA	YY109R						10-3				
	MSC CLAUDIA	YY110R						17-3				
	MSC CLAUDIA	YY111R						24-3				
GOLFO PERSICO - Dubai, Destinazioni via Dubai: Abu Dhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e proseguzioni interne) IRAQ - Umm Qasr ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Ka), Nansha, Tianjin, Xingang, Dalian JAPAN - Via Busan - Hakata, Kobe, Osaka	MSC SIXIN	FJ107E	-	vedi servizio	6-3			vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio
	MSC GULSUN	FJ108E	-	16	13-3			15	18	18	18	18
	MSC MIA	FJ109E	-		20-3							
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar) ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo Yantian, Hong Kong (via Sin) SUD EST ASIATICO - Via Singapore - Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok, (Sabathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Minh, Haiphong (via Shekou) JAPAN Via Singapore - Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya	NORTHERN JUSTICE	MI108R	2-3	vedi servizio	-			vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio
	MSC MADLEINE	IV106R	10-3	16				17	18	18	18	18
	TBN		17-3									
	MSC TEXAS	IV107R	21-3									
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	SAG GOOD TIMING	YA109A	4-3					vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio		
	JSP LEVANTE	YA110A	11-3					2	3			18
	SAG GOOD TIMING	YA111A	18-3									
	JSP LEVANTE	YA112A	25-3									
MAROCCO - Casablanca	MSC HERMES	YM109A	6-3									
	MSC JENNY	YM110A	13-3					vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio		
	MSC HERMES	YM111A	20-3					1	3			18
	MSC JENNY	YM112A	27-3									
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO LIBANO - TUNISIA - LYBIA - via Gioia Tauro								vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio		
								12	7 e 8	12 bis		
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	MSC NURIA	MW108A	28-2	2-3						26-3		
	MSC ROSARIA	MW109A	7-3	vedi servizio	9-3			vedi servizio	5-3			
	MSC SHAULA	MW110A	14-3	servizio	16-3			servizio	1	12-3		
	TBN	MW111A	21-3		23-3					19-3		

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	NAVE	VOY	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:
18	MSC MARYLENA	AE108A	2-3	1-3				27-2			Haifa , Ashdod (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC EDITH	AE109A	9-3	8-3				6-3			
	MSC MARYLENA	AE110A	16-3	15-3				13-3			
18	MSC CAMBERRA	AC108A	25-2						1-3		Genova, Gioia Tauro, Thessaloniki, Evyap, Tekirdag, Constanza, Novorossiysk, Gebze, Istanbul, Gemlik (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC ANAHITA	AC109A	4-3						8-3		
	MSC SENA	AC110A	11-3						15-3		
18	MSC MASHA 3	AA107A	21-2	20-2	-			23-2			Pireo, Limassol, Alexandria O.P. Beirut, Iskenderun - Mersin Alexandria (AICT) (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC RHIANNON	AA108A	28-2	27-2	-			2-3			
	AS PAMIRA	AA109A	11-3	6-3	-			9-3			
18	MSC JEMIMA	AB108A	24-2	27-2	26-2			23-2	2-3		Alexandria (AICT), Port Said West, Mersin, Beirut, Limassol (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC ALIX 3	AB109A	3-3	6-3	5-3			2-3	9-3		
	SPIRIT OF TOKYO	AB110A	10-3	13-3	12-3			9-3	16-3		
18	CONTSHIP IVY	AM109A							28-2		Bar, Rijeka, Ploce (Croatia) (sa.bkg04mscspadoni.it)
	CONTSHIP IVY	AM110A							7-3		
	MAERSK HONG KONG	108E						5-3			Salalah, Singapore, Busan, Xingang, Shekou, Dalian, Ningbo, Shanghai (sa.bkg05@mscspadoni.com)
18	MAERSK HANOI	109E						12-3			
		110E						19-3			
18	MSC GIANNINA	AI108R	2-3	1-3	28-2			2-3	27-2		Duress (Albania) (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC GIANNINA	AI119A	9-3	8-3	7-3			9-3	6-3		
18	LUEBECK	AY109R	7-3						5-3		Catania, Gioia Tauro (sa.bkg04mscspadoni.it)
	LUEBECK	AY110R	14-3						12-3		
18	MSC TIA	AS108A	24-2	26-2				23-2			Izmir, Gemlik, Gebze, Istanbul, Tekirdag (sa.bkg04mscspadoni.it)
	SPIRIT OF CHENNAI	AS109A	3-3	5-3				2-3			
	MSC TIA	AS110A	10-3	12-3				9-3			
18	CONTSHIP TOP	AH109A							7-3	4-3	
	CONTSHIP TOP	AH110A						12-3	14-3	11-3	Izmir

La AdSp mar Tirreno settentrionale ha approvato il Pot archivia il 2020 e volge lo sguardo al prossimo triennio

LIVORNO – La AdSp mar Tirreno settentrionale ha approvato il Pot. Con l'archiviazione del 2020, volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e dare un concreto sviluppo ai propri porti, in chiave infrastrutturale, e occupazionale. Dopo un anno in cui è successo praticamente di tutto e che ha stravolto completamente tutte le previsioni di sviluppo della portualità nazionale ed internazionale, l'AdSP ha messo a punto e approvato per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale.

Un Piano concreto. Che chiude una fase, quella tra il 2018 e il 2020, caratterizzata dal raggiungimento di importanti obiettivi in chiave sistemica e di sviluppo strategico degli scali. Nei tre anni precedenti l'AdSp è riuscita ad organizzazione in modo unitario i porti del Sistema, rafforzando la dotazione organica dell'Ente e dando centralità ai programmi di digitalizzazione e ICT e ai nuovi modelli di sviluppo sostenibile.

La project review della darsena Europa con la relativa progettazione e la conferma delle fonti di finanziamento pubblico per complessivi 560 milioni di euro; il completamento della privatizzazione e relativa concessione di Porto 2000; l'affidamento in concessione del comparto dei bacini di carenaggio e del porto Mediceo; l'affidamento in concessione

servizio di manovra ferroviaria e il completamento delle procedure volte all'aumento di capitale dell'Interporto Vespucci, rappresentano solo alcuni dei risultati raggiunti nel triennio precedente.

Risultati cui si aggiungono le importanti partite nello scalo piombinese, come il consolidamento dell'area di 200mila mq a servizio della nuova darsena nord del porto; l'aggiudicazione della concessione delle nuove aree, suddivise in tre lotti, a due importanti operatori nel settore delle rinfuse e della automotive; il progetto cantierabile di ulteriori 400/500 metri di banchina a profondità -18 m di contorno alla darsena nord; l'apertura del cantiere della viabilità di collegamento della darsena nord con la viabilità principale in corrispondenza del termine del primo lotto del potenziamento della SS 398; il rilascio di due concessioni, una 25ennale, un'altra 90ennale, rispettivamente alla Società Pim e alla cooperativa Chiusa di Pontedoro, per la realizzazione di una nuova infrastruttura portuale per la nautica da diporto lungo il tratto costiero a nord del porto.

Il Pot 2021-2023 fa tesoro di quanto realizzato negli anni precedenti, proiettando il Sistema portuale in chiave sostenibile, digitale e infrastrutturale quale Nodo logistico integrato. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianifica-



Una veduta della darsena Toscana

zione delle funzioni future dei porti di sistema. Processo che si articola nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss) e si completerà con la successiva revisione dei Piani Regolatori Portuali.

Per Livorno, la pianificazione per il prossimo triennio prevede la riorganizzazione delle aree commerciali del porto. Dal punto di vista infrastrutturale, la sfida delle sfide è rappresentata dalla realizzazione della prima fase della darsena Europa, costituita dalle opere foranee di protezione con la nuova imboccatura, dall'approfondimento dei fondali, e dal nuovo terminal contenitori, che rappresenta l'ampliamento offshore del porto di Livorno e la porta di ingresso al sistema di collegamenti intermodali volti a rendere fluido il transito delle merci dalla costa ai mercati del nord;

Anche la parte ferroviaria della darsena Europa, assieme al potenziamento dei Piani del Ferro di Livorno e Piombino, rappresenta, invero, una infrastruttura ritenuta strategica per tutto il nodo logistico integrato, comprendente il collegamento ferroviario porto/interporto Vespucci (scavalco), il collegamento ferroviario tra l'interporto e la linea Collesalveti Vada, e l'itinerario ferroviario Pisa-Prato-Bologna opportunamente potenziato;

Completano il quadro la realizzazione del microtunnel, l'allargamento dell'accesso al canale Industriale; la resecazione della banchina calata Orlando e il tombamento della parte estrema del bacino Firenze finalizzati allo sviluppo della nuova stazione marittima.

Piombino riconferma la sua vocazione per le attività industriali, le merci rinfuse, l'automotive, lo Short Sea Ship-

ping. Nel triennio sono previsti importanti interventi infrastrutturali: oltre al completamento della nuova strada di accesso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse) verranno avviate opere ritenute di fondamentale importanza per lo sviluppo dello scalo, come la realizzazione di ulteriori nuovi tratti di banchina nell'area antistante le vasche di colmata" per uno sviluppo complessivo pari a 900 m con pescaggio variabile -15/-18 m. e la realizzazione dei piazzali retrostanti.

Tra le opere previste rientra anche quella che riguarda il completamento del prolungamento delle opere foranee di difesa del porto e l'avvio della realizzazione del 2° lotto della bretella di Piombino Gagnoporto, che permetterà un significativo miglioramento delle modalità di accesso al porto stesso, alla zona industriale ed al centro abitato.

Relativamente a Portoferraio, il Pot prevede la ristrutturazione dell'edificio ex Cromofilm per la riorganizzazione funzionale degli spazi destinati agli operatori portuali e ai passeggeri. L'intervento prevederà il recupero e l'adattamento del fabbricato al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare.

Nello scalo elbano di Rio Marina verranno completati i lavori di messa in sicurezza del porto con l'adeguamento delle infrastrutture interne necessarie per migliorarne la fruibilità, la funzionalità e la sicurezza. Previsi, in particolar modo, il prolungamento di circa 50 del molo di sopraflutto e la realizzazione di due nuove banchine interne, che consentiranno la separazione del traffico delle autovetture da quello pedonale. Per lo scalo di Capraia, è prevista l'elaborazione del Piano Regolatore Portuale.

Livorno: in porto si sostituiscono alcune torri faro

LIVORNO – L'AdSp del mar Tirreno settentrionale si appresta a sostituire le torri faro del porto di Livorno, non più in grado di garantire i coefficienti di sicurezza richiesti dalle normative attuali.

Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l'Ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l'intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in 120



Stefano Corsini

giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri per l'illuminazione avranno un'altezza di 25 metri.

In flessione il traffico container a Genova e Savona ma AdSp si consolida prima in Italia con 2,5 mln di teu

GENOVA – Nel quarto trimestre del 2020, il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha registrato un traffico complessivo di 58.456.508 tonnellate, con una flessione del 14,2% rispetto al 2019. E' quanto si legge nel "Report traffici Q4 2020" pubblicato dall'AdSp del Mar Ligure occidentale.

Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (- 4,9%), al traffico convenzionale (- 13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%.

Ciononostante, l'Autorità di Sistema portuale mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 teu movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di Marzo, conferma questo sistema portuale al primo posto

per traffico crocieristico nel 2020.

Se gli effetti della pandemia pesano sull'andamento del commercio mondiale, questo a sua volta si riflette inevitabilmente sullo shipping, considerato che il trasporto via mare concentra oltre il 90% degli scambi mondiali. Clarkson Research stimava per il 2020 un calo del volume globale dei traffici di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant'anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito una unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale.

Il 2020 è stato, almeno dal punto di vista del traffico globale di container, un anno decisamente meno negativo di quanto si potesse immaginare in primavera. Il consuntivo del 2020 registra un calo rispetto all'anno precedente pari al 6,4%, per un totale di 2.498.850 movimentati negli scali del sistema.

Nello scorso anno, oltre alla pandemia e agli effetti che essa ha prodotto nel tessuto economico di riferimento, fra i principali eventi che hanno rap-



Gru al lavoro al terminal Psa Genova Pra'

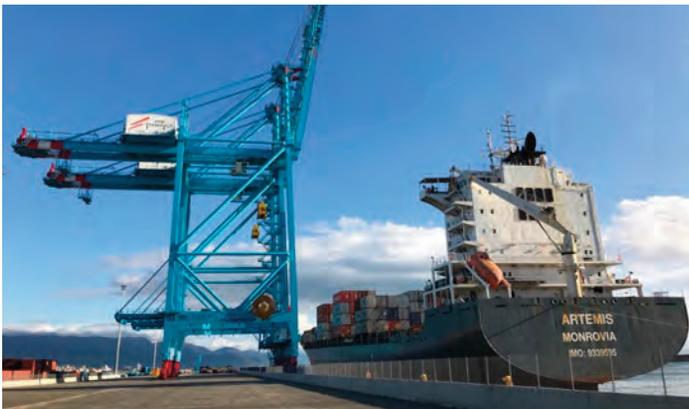
presentato un elemento di rilievo per il sistema portuale del Mar Ligure occidentale va sicuramente ricordato l'avvio a Febbraio dell'attività nei due nuovi terminal di Vado Gateway, operato congiuntamente da APM Terminals e Cosco, e ad Ottobre del Genoa Mediterranean Gateway (Calata Bettolo), gestito dal gruppo Msc. Mentre per quanto riguarda il terminal di Calata Bettolo i volumi movimentati non hanno rappresentato quantitativi estremamente significativi (10.316 teu), anche in virtù dell'inizio delle attività su una porzione limitata del piazzale e della banchina disponibili, presso la piattaforma di Vado sono stati movimentati oltre 90.000 teu, grazie alla concentrazione dei servizi per il Medio Oriente di Maersk e l'apertura di un servizio shuttle settimanale di collegamento col Pireo, che è l'hub principale di Cosco nel Mediterraneo.

In controtendenza con lo scenario complessivo del traffico containerizzato, la movimentazione di merci via ferrovia da e verso l'hinterland degli scali del sistema portuale ha registrato nel 2020 un incremento di vo-

lumi pari al 4,0% rispetto all'anno precedente. Il numero di container trasportato è, perciò, di 323.075 teu su base annua, movimentati su 7.877 treni e 132.727 carri.

A contribuire maggiormente alla crescita dei traffici contribuiscono primariamente il polo di Genova Pra', che vede crescere il numero di treni (da 4.434 a 4.705) e Vado Gateway, che, in linea con le intenzioni espresse in fase di avvio delle attività, nonostante le difficoltà della congiuntura, ha comunque movimentato su ferrovia oltre 25.000 teu, pari al 27,8% del totale dei volumi del terminal.

Nel 2020 i container trasportati via ferro hanno rappresentato il 14,5% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dagli scali del sistema: il rail ratio (rapporto fra container via ferrovia e totale dei volumi marittimi) è risultato quindi in decisa crescita rispetto al 2019 (13,4%) e sostanzialmente pari al 2017 (14,4%), ultimo anno in cui si era riuscita a garantire una continuità operativa sulle linee lungo tutto l'arco dei dodici mesi.



La Apm Terminal di Vado



Cargo Compass s.p.a.



Spedizioni Internazionali

SERVIZI GROUPAGES PER:

USA - CANADA - SUD AFRICA - SUD AMERICA (Messico, Brasile, Ecuador, Perù, Cile, Colombia) - HONG KONG - SHANGHAI

LIVORNO/PISA - tel. +39 050 643111 - fax +39 050 642273 - e-mail: cargocompass@cargocompass.it

MILANO - tel. +39 02 6154161 - fax +39 02 6630 5404 - e-mail: milano@cargocompass.it

BOLOGNA - tel. +39 051 6650372 - fax +39 051 6654981 - e-mail: bologna@cargocompass.it

VENEZIA - tel. +39 041 5952744 - fax +39 041 5956437 - e-mail: venezia@cargocompass.it

PADOVA - tel. +39 049 632703 - fax +39 049 8985705 - e-mail: padova@cargocompass.it

TORINO - tel. +39 346 2434615 - e-mail: torino@cargocompass.it - GENOVA - tel. +39 348 6289206 - ANCONA - tel. +39 071 2210115

MODENA - tel. +39 059 8630857 - VICENZA - tel. +39 0424 1901950 - fax +39 0424 281870 - VERONA - tel. +39 045 2050420 - fax +39 045 2050428

Traffici in calo nel 2020 per il network laziale Civitavecchia il porto più penalizzato dal Covid

CIVITAVECCHIA – Se il Covid ha quasi azzerato il mercato delle crociere globale, questo dato per i porti che basavano gran parte dei traffici sul settore ha avuto ripercussioni importanti.

È il caso ad esempio di Civitavecchia dove nel 2020 si è dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare e il tonnellaggio totale dei tre porti è andato in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%).

Dati critici che il presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino, si è trovato a dover affrontare appena insediato a fine 2020, con il bilancio dell'ente, che, anche a causa del Covid, non è stato approvato.

"Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico" sottolinea.

"Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al porto di Roma di ripartire".



Il porto di Civitavecchia

Sul settore merci l'Authority sta lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, ma per invertire la tendenza negativa, ci vorrà tempo.

Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi del 2020 nei porti laziali risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi.

Per le merci la flessione è del -22,9%, ovvero 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019; per i passeggeri il dato è peggiore: -73,8%, pari a complessivi

3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi, un -92,2% e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea.

Il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati.

Se si va a guardare il numero di accosti, il segno è -31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%).

Se a Civitavecchia il traffico complessivo di merci è pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -

16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino la flessione è del 50% con 1,741 milione di tonnellate. Gaeta registra un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate (-3,9%) pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019.

I crocieristi del 2020 sono principalmente quelli arrivati nei primi due mesi, ovvero prima che il Covid si diffondesse in Italia, 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente, con una lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi.

Riferendosi ai container, Civitavecchia, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 teu contro i 112.249 del 2019), ha registrato un confortante incremento a Dicembre, +9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni.

In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; -355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi.

Nel porto di Roma si è insediato il Comitato di gestione Paolo Riso nominato all'unanimità Segretario generale

CIVITAVECCHIA – Si è tenuta la prima seduta del Comitato di gestione dell'AdSp del Mare Tirreno centro settentrionale presieduta da Pino Musolino.

Oltre al presidente dell'AdSp erano presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, arch. Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito, con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'Ente.

La seduta si è aperta con l'insediamento del Comitato di Gestione. Si è poi passati alla trattazione dell'unico altro punto all'ordine del giorno. Il

presidente Musolino ha proposto al Comitato come segretario generale il dottor Paolo Riso, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente.

Il Comitato di gestione ha approvato la proposta all'unanimità.

Musolino ha ringraziato la dottoressa Angela Andriani "per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da segretario generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell'affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva ri-



Momento della presentazione del nuovo Segretario

spetto al suo compenso da dirigente".

Il presidente dell'AdSp ha poi dato il benvenuto al nuovo segretario generale, evidenziando come "il dottor Riso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in consi-

derazione delle difficoltà di bilancio dell'ente.

Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista. Con la nomina del segretario generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'AdSp".

Il Mit ammette con riserva progetti presentati da AdSp MAM

BARI – Quasi 60 milioni per migliorare l'infrastrutturazione dei porti dell'Adriatico meridionale, implementare la dotazione tecnologica e agevolare l'interconnessione urbana.

A tanto ammontano i tre progetti presentati dall'AdSp del mar Adriatico meridionale, ammessi con riserva dal Mit, all'interno del Piano di azione e coesione (Pac), complementare al Pon "Infrastrutture e Reti" 2014-2020.

Il Pac si articola in 6 assi strategici: digitalizzazione della logistica, programma recupero waterfront, accessibilità turistica, green ports, progetti infrastrutturali ferroviari e portuali, capacità istituzionale e supporto per l'attuazione. L'Authority ha deciso di puntato su tre di questi:

Asse A:

digitalizzazione della logistica
Il progetto prevede il potenziamento del PCS GAIA, lo sviluppo dello Sportello unico amministrativo, il potenziamento dei varchi portuali per il tracciamento logistico della merce e la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA, l'estensione delle reti

WiFi di tipo pubblico e operativo, il potenziamento e l'estensione del sistema di video-sorveglianza.

Al fine di estendere la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti gestiti dall'Ente, è stato siglato un accordo preliminare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Il finanziamento ammonta a 4,7 milioni di euro.

Asse B: prog. recupero waterfront

L'intervento mira a realizzare la riconnessione della città vecchia e del Castello Svevo con il mare. La strategia adottata prevede la riqualificazione delle aree portuali e delle aree urbane limitrofe, con l'obiettivo di rimuovere le barriere che oggi separano le città vecchia dal mare. Il progetto riguarda alcuni interventi che puntano a riqualificare le aree intorno al Castello Svevo che negli anni hanno subito forme di degrado fisico e ambientale, offrendo l'opportunità di valorizzare il patrimonio storico, artistico architettonico, asset del territorio cittadino e metropolitano.

L'importo previsto è di com-



Navi all'ormeggio nel porto di Bari

pletivi 28,5 milioni di euro.

Asse D: green ports

È stata presentata una proposta progettuale consistente nella realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine, il cosiddetto cold ironing, con particolare riferimento a quelle di Punta delle Terrare, nel porto di Brindisi, e a quella che ricomprende gli ormeggi nr. 10 e nr. 11 della darsena di Ponente del porto di Bari. Nel progetto è compresa anche l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione energetica proveniente da fonti rinnovabili. Il finanziamento previsto, è di 25,6 milioni di euro.

"Si tratta -commenta il presidente dell'AdSp mam Ugo Pa-

troni Griffi- di un risultato importante che premia la professionalità di quanti vi hanno contribuito, tenuto conto peraltro che è stata alta la percentuale (più del 50% circa sul totale) dei progetti non ammessi e che spalanca nuovi scenari di sviluppo green".

Il lavoro presentato, prosegue, è solido, corposo e ricco di contenuti, frutto di un colloquio costante con gli Enti di riferimento, un lavoro che si focalizza su tre macro-obiettivi: "Irrobustire la nostra già forte dotazione tecnologica, migliorare l'interconnessione portocittà, ridurre in maniera sostanziale le emissioni nocive nell'ambiente. Siamo, pertanto, assolutamente fiduciosi che l'approvazione provvisoria diverrà presto definitiva".

Progetto Themis, un successo i webinar sull'area Zes Patroni Griffi: temi inseriti nella nostra programmazione

BARI – Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, nell'ambito del progetto Interreg Themis e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree Zes individuate. I webinar – che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli – hanno avuto come

oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l'avvio operativo della Zes Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l'istituto delle Zes, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituendo Zone franche doganali.

Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua.

"I webinar organizzati nell'ambito del progetto Interreg Themis – ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell'AdSp MAM – sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trat-



Una panoramica del porto di Brindisi

tati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell'Autorità, il turismo, il collegamento tra quest'ultimo e le Zes sono certamente tra i temi all'ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione".

I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l'organizzazione di corsi

di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è cofinanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia.



Ugo Patroni Griffi



SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT da LA SPEZIA LSCT & GENOVA PRA'		
LA SPEZIA 12/3/2021 GENOVA 14/3/2021	Mv. THALASSA PISTIS voy 038E	<i>per/da:</i> FOS - VALENCIA - PIREO COLOMBO - SINGAPORE HONG KONG - QINGDAO SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO KAOHSIUNG - YANTIAN
LA SPEZIA 19/3/2021 GENOVA 21/3/2021	Mv. CSCL VENUS voy 058E	
SERVICE AEM2- SERVIZIO EXPORT da GENOVA PRA'		
GENOVA 8/3/2021	Mv. CMA CGM VELA voy 8IE1MA	<i>per/da:</i> MALTA - BEIRUT - PORT KELANG XIAMEN - QINGDAO BUSAN - SHANGHAI (Yangshan) NINGBO - NANSHA
SERVICE AEM6- SERVIZIO EXPORT da TRIESTE TMT		
TRIESTE 15/3/2021	Mv. RIO BARROW voy 003E	<i>per/da:</i> PORT SAID (West Trml) - JEDDAH PORT KELANG - SHEKOU SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO BUSAN
TRIESTE 22/3/2021	Mv. APL CALIFORNIA voy 8QE1MA	
SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT da GENOVA SECH PER MIDDLE EAST		
GENOVA 10/3/2021	Mv. BERLIN EXPRESS voy 2105E	<i>per/da:</i> MALTA - DAMIETTA - AQABA JEDDAH - HAMAD - JEBEL ALI KARACHI (Sapt) - NHAVA SHEVA MUNDRA
GENOVA 17/3/2021	Mv. XIN YAN TIAN voy 057E	
SERVICE AGT - SERVIZIO EXPORT da VENEZIA VECON per INTRAMED & FAR EAST		
VENEZIA 11/3/2021	Mv. AF EMIRA voy 090E	<i>per/da:</i> PIREO - GEBZE (Yilport) GEMLIK (Gempport) - SALONICCO IZMIR (Alsancak)
VENEZIA 18/3/2021	Mv. OKEE CUNO voy 033E	
SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT da GENOVA GPT per ISRAELE		
GENOVA 18/3/2021	Mv. BUXTEHUDE voy 149E	<i>per/da:</i> ASHDOD - HAIFA
GENOVA 25/3/2021	Mv. ASIATIC ISLAND voy 077E	
SERVICE AGX - EXPORT da TRIESTE Tmt e VENEZIA Vecon & RAVENNA Setramar Int. & FAR EAST		
TRIESTE 5/3/2021 VENEZIA 6/3/2021 RAVENNA 8/3/2021	Mv. IRENES RAINBOW voy 003E	<i>per/da:</i> PIREO - LIMASSOL ALEXANDRIA (El Dekheala), BEIRUT - IZMIR (Alsancak)
SERVICE MAF1 - SERVIZIO EXPORT da GENOVA MESSINA TRML per WEST AFRICA		
GENOVA 5/3/2021	Mv. TBN	<i>per/da:</i> CASTELLON - VALENCIA - ALGECIRAS DAKAR - TINCAN IS. TEMA - ABIDJAN
SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT da GENOVA PRA' & LA SPEZIA LSCT per USA		
GENOVA 17/3/2021 LA SPEZIA 20/3/2021	Mv. CHICAGO EXPRESS voy 095W	<i>per/da:</i> NEW YORK - NORFOLK SAVANNAH - MIAMI
GENOVA 31/3/2021 LA SPEZIA 3/4/2021	Mv. OOCL EUROPE voy 177W	
SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT da PIREO (conn. con Napoli ed Adriatico) & GENOVA PRA' per USA		
PIREO 12/3/2021 GENOVA 15/3/2021	Mv. BERLIN BRIDGE voy 106W	<i>per/da:</i> NEW YORK - NORFOLK SAVANNAH
SERVICE VAX - SERVIZIO EXPORT da VADO GATEWAY per INTRAMED & FAR EAST		
VADO GATEWAY 8/3/2021	Mv. ATLANTIC SOUTH voy 013E	<i>per/da:</i> PIREO

Per informazioni, noli, ecc. rivolgersi a:

16126 GENOVA
20090 MILANO
80133 NAPOLI
57123 LIVORNO

- Ponte Morosini, 41
- Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE
- Via De Gasperi, 55
- c/o Argosy - via Da Vinci, 5

- Tel. 010 27071
- Tel. 02 7030681
- Tel. 081 4233557
- Tel. 0586 421030

- e-mail: commercial.ge@coscoshipping.it
- e-mail: milano@coscoshipping.it
- e-mail: commercial.na@coscoshipping.it
- e-mail: info@argosagent.com

COSCO SHIPPING LINES ITALY SRL

www.coscoshipping.it

Agostinelli si rivolge alla Comunità portuale un brusco calo di traffici ma ripresa vicina

GIOIA TAURO – Banchine di Gioia Tauro desolatamente vuote, hanno dato il via ad una lettera di Agostinelli alla Comunità portuale. Forse nessuno se lo aspettava, ma qualcosa di importante deve essere capitato nel porto calabrese perchè il commissario abbia lanciato alla stampa questo ...proclama. "Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di ...raffreddamento, la cui gestione è devoluta alla Autorità portuale, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando

alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal – con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis – sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza – e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, continua la lettera aperta di Agostinelli, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più

prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del Corap, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la "politica" nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. L'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma della attenzione alla "formazione" ma anche a



Andrea Agostinelli

processi finalizzati a farli sentire "comunità portuale", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un "paradosso" nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile.

Chiovelli nuovo commissario della AdSp Sicilia orientale

LIVORNO – Alberto Chiovelli è il nuovo commissario dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale che come noto gestisce gli scali di Augusta e di Catania. Chiovelli, ingegnere di 57 anni, dirigente di prima fascia del ministero dei Trasporti si è insediato il 10 Febbraio e ha



Alberto Chiovelli

preso il posto dell'ex presidente Andrea Annunziata, che ha lasciato due mesi prima della fine del suo mandato dopo essere stato nominato alla guida dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale. A firmare il decreto, uno dei suoi ultimi, la ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli. Chiovelli, originario di Roma, nel 2019 ha avuto l'incarico con funzioni dirigenziali di consulenza, studio e ricerca nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel 2018 è stato nominato coordinatore della Struttura tecnica di missione e nel 2017 capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale.

Il traffico 2020 nello scalo giuliano: +7% per i ro-ro -2% i teu, stabile il molo VII, tonnellate totali -13%

TRIESTE – Nonostante gli effetti del Covid si siano ripercossi su tutti i traffici internazionali, l'impatto sull'attività del porto di Trieste nel 2020 è stato contenuto e per alcuni settori ha segnato addirittura una ripresa positiva.

Il comparto ro-ro si è dimostrato il più vitale, con una crescita del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell'ultimo trimestre del 2020 che hanno toccato le 243.500 unità transitate.

Il 2020 si è chiuso addirittura con un aumento del +25%.

Nel contesto generale la flessione dei contenitori può essere considerata minima, -2% con 776.000 teu movimentati, riconducibile al decremento del traffico teu sui traghetti ro-ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 teu, ha retto molto bene la crisi, con gli stessi valori del 2019, senza riportare alcuna perdita. Su base annuale, la movimentazione complessiva del porto di Trieste ha subito una flessione del 13%, superando le 54.000.000 tonnellate di merce, contrazione da ascrivere alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali.

Colpito duramente anche il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l'arretramento delle



Una veduta del Molo VII

merci varie (-5%), che a Dicembre, in controtendenza, tornano a crescere del 3%.

Per le rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, il problema è stato il crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola.

Per la movimentazione ferroviaria, lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%) a causa del ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina.

"Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri della fase pre-Covid", commenta il presidente Zeno D'Agostino.

"Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest'anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lockdown, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali".

Cala anche Monfalcone che ha visto una movimentazione complessiva di 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019.

Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20%.

Qui l'andamento negativo di Portoro-sega è stato principalmente dovuto al calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino,

riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.000 tonnellate manipolate (-9%).

Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia.

Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia.

Tmt: la crisi dei vuoti non ha colpito Trieste

TRIESTE – La pandemia da Covid-19, soprattutto a causa dei lockdown in tempi diversi nei Paesi, ha dato inizio a uno squilibrio fra produzione e consumi fra le diverse aree del pianeta con una crescente carenza di container per le spedizioni. La grande richiesta della Cina di container vuoti si è ripercossa in modo particolare sull'Europa dove spedizionieri e caricatori non sono sempre in grado di spedire le proprie merci, anche dove ci sarebbe disponibilità di stiva sulle navi, proprio per la mancanza di equipment.

Se è vero che queste difficoltà sono particolarmente avvertite nei porti del nord Europa ed in quelli tirrenici, è altrettanto vero che ci si sono aree in cui non ha avuto lo stesso impatto, come



Antonio Maneschi

il porto di Trieste.

"Il dibattito in corso sulla disponibilità di vuoti in Europa rispecchia un reale problema del mercato" spiega Antonio Maneschi, presidente di T.O. Delta Group che dal 2004 controlla il

Trieste Marine Terminal che gestisce il terminal container del porto di Trieste.

"È un dato di fatto -aggiunge- come negli ultimi mesi gli esportatori europei stiano fronteggiando una situazione critica, lottando per i vuoti e siano costretti, spesso, a ripianificare le loro spedizioni oltremare."

"In questo scenario complesso possiamo però dire che, a Trieste, la situazione complessiva in relazione a questo problema non risulta affatto drammatica. Al contrario, infatti, grazie ad un sostenuto flusso di container in importazione caratterizzato da un rapido turn-around, supportato peraltro da un'efficiente rete ferroviaria a disposizione, la disponibilità dei container vuoti a Trieste non sta mostrando segni di sofferenza

MARFRET
Compagnie Marittime MARSEILLE

LINEA CENTRO AMERICA

Servizio diretto per:
POINT A PITRE - FORT DE FRANCE - CAUCEDO
CARTAGENA - HOUSTON - VERACRUZ
MANZANILLO (Panama) - MOIN

In trasbordo per:
Saint Barthelemy, Saint Martin, Phillipsburg,
Port au Prince, Turbo, Santa Marta,
Barranquilla, Guayaquil, Puerto Cortes, Callao

SERVIZIO DIRETTO CONTAINER REEFER DA CARTAGENA, VERA CRUZ, PANAMA, P. MOIN
** in trasbordo (via Manzanillo, Panama)
solo Reefer GAUYAQUIL (Ecuador)
** PUERTO CORTES ** CALLAO (Perù) ** PAITA (Perù)

LINEA GUYANA FRANCESE BRASILE

da PORT OF SPAIN,
DEGRAD DES CANNES, VILA DO CONTE,
FORTALEZA, NATAL
Per Genova e Livorno (Via Algeciras)

Per informazioni rivolgersi a:

AEM
AGENZIE EUROPEE MARITTIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C.R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010 57670.1 - Fax 010 5761006
Filiale di Livorno: 57123 LIVORNO
Via 3 Novembre, 8
Tel. 0586 895500 - Fax 0586 895504
www.marfret.com
e.mail: com@aemitalia.com

I porti della Sicilia occidentale diventano smart e lanciano la sfida della transizione energetica

PALERMO – I porti della Sicilia occidentale diventano smart e lanciano la sfida della transizione energetica. Questi scali, infatti, registrano uno scatto in avanti sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port.

E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l'AdSp del mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare, rappresentate dall'ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl, nella foto insieme al presidente dell'AdSp, Pasqualino Monti.

Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo,



Da sinistra Pasquale Ionta, Pasqualino Monti e Felice Catapano

Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l'introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente Pasqualino Monti: "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i

porti della Sicilia occidentale attraverso l'innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l'efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili.

Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica".

Il progetto prevede un control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all'innovazione e all'ammodernamento

dell'attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio.

Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port.

Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato – conclude Monti – dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell'ambiente".

Adm e Autorità dello Stretto firmano protocollo d'intesa

MESSINA – Il 2021 si è aperto con una serie di iniziative che legano i porti italiani e l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli: dopo Monfalcone, Trieste e Livorno, anche l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto ha siglato infatti un accordo con l'ente.



Mario Mega

Il protocollo d'intesa firmato dal direttore generale di Adm Marcello Minenna e dal presidente dell'Authority Mario Mega si pone come fine il potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, l'efficientamento del Sistema portuale e la diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale.

L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà.

La firma del protocollo si colloca all'interno di un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo per rendere più fluide e sicure le movimentazioni nel porto e migliorare le sinergie tra le entità pubbliche



Panorama del porto di Messina

e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori.

L'idea è quella di creare uno strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del Sistema portuale di Messina, delle imprese e

degli operatori commerciali. All'interno dell'accordo la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco, l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle Zes della Sicilia orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone franche doganali intercluse.



Il porto canale di Venezia

Flessione contenuta a Venezia

VENEZIA – Il porto di Venezia registra una flessione contenuta dei traffici nel 2020, anno segnato dalla pandemia. Secondo i dati resi noti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, infatti, le merci movimentate nei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il porto di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%).

Porto di Venezia

Un calo, quello riportato dal porto veneziano nel 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale.

Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale.

Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di Venezia, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%.

Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche. Sempre a Venezia, in calo il settore container che perde 64.394 teu (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che AdSp MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesso all'operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente.

Porto di Chioggia

A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7 mila tonnellate. In calo del 59,3% anche il general cargo.

Passo in avanti per la 398 il tracciato è stato scelto

LIVORNO – Dopo la pubblicazione del bando di gara per l'avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della SS 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e il Comune di Piombino mettono il piede sull'acceleratore e fanno un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione del secondo lotto dell'opera.

Si è tenuto un incontro tra il presidente dell'ente portuale, Stefano Corsini, e il sindaco di Piombino Francesco Ferrari per scegliere il tracciato del secondo lotto che collegherà Gagno e Poggio Batteria.

L'ipotesi progettuale prescelta segue il corridoio ferroviario dopo il primissimo tratto di Gagno interno al Corridoio infrastrutturale (la linea rossa nella planimetria).

Per questa ipotesi è stata scelta per tutta la tratta fino a Poggio Batteria una sezione a quattro corsie, per un costo attualmente stimato di circa 55 milioni di euro. Sarà cura dell'AdSp confrontarsi con i tecnici RFI per gli approfondimenti tecnici sugli impatti della scelta progettuale in ambito ferroviario.

Nelle prossime settimane, i due enti sottoporranno l'ipotesi progettuale prescelta ai rispettivi organi di governo, il Comitato di Gestione e il Consiglio Comunale, per le determinazioni di competenza; successivamente, sottoscriveranno un accordo dove l'AdSp sarà individuata quale soggetto attuatore dell'opera, che costituisce il presupposto essenziale ai fini del completamento delle previsioni contenute nel Piano regolatore portuale vigente.

"Non posso che confermare quanto dichiarai tempo fa in occasione dell'emergenza Costa Diadema – ha dichiarato Stefano Corsini – le convergenze e la collaborazione che le istituzioni cittadine e territoriali seppero allora attivare per affrontare una situazione critica sono le stesse che oggi ci consentono di scegliere, di comune accordo, il tracciato del II° lotto del prolungamento della SS 398. Un importante risultato nell'interesse del sistema portuale e della città di Piombino".

Soddisfatto anche il sindaco Francesco Ferrari: "Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada

d'accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo: ecco perché la condivisione del tracciato tra le istituzioni è un primo importante risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti per realizzare l'opera.

Siamo d'accordo su un progetto che sarà in completa di-



Francesco Ferrari

scontinuità rispetto a quanto scelto con la cosiddetta variante Aferpi; nel 2017, infatti, era stato stabilito un tracciato più lungo, troppo vicino al centro abitato, in particolare al Poggetto Cotone, e che, costeggiando i confini della fabbrica, avrebbe determinato un eterno confine invalicabile tra le aree dell'impianto e quelle cittadine.

Il tracciato deciso, invece, passa all'interno della fabbrica: è più breve, determinerà meno disagi per i cittadini e sarà più funzionale sia per il porto che per la città. Inoltre, ci consente di proseguire nel nostro intento di ridimensionare le aree in uso all'acciaieria e trasformarle in zone cuscinetto tra l'industria e il centro abitato.

Una decisione condivisa, che, se approvata dal Consiglio comunale in sede di discussione del nuovo piano strutturale, ci consentirà di lavorare compatto al reperimento dei finanziamenti e alla successiva realizzazione di un'opera attesa ormai da decenni".

Presenti alla riunione anche i dirigenti di settore dell'AdSp, che hanno espresso piena soddisfazione per un accordo che andrà finalmente a chiudere un percorso di anni, tanto lungo e complesso, quanto importante e sentito dalla comunità portuale e cittadina.

www.sisam.it



SISAM
WE DELIVER



SHIPPING AGENCY | PROJECT AND BREAK BULK CARGO | BULK LIQUID | LOGISTICS LOGISTICS AND WAREHOUSING



GRIMALDI LINES



La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



125
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • <http://cargo.grimaldi-lines.com>