

www.messaggeromarittimo.it



MAGAZINE

EDIZIONE N. 7
DICEMBRE 2021

sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/LI/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL



2022

RITORNO ALLA NORMALITÀ

DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



PREMESSA

di Vezio Benetti

Puntuali sui tempi, oserei dire come sempre, per la pubblicazione della nostra rivista annuale. Un compendio di notizie che abbiamo, scritto, evidenziato, ricevuto e approvato (non sempre) quelle inviate dalle associazioni nazionali durante l'anno: un periodo difficile.

Il nostro quotidiano, nato nel 1951, scrive di trasporti di ogni genere, sul mare, in terra, in cielo ed ha sottolineato come tradizione da oltre mezzo secolo, il ruolo svolto dai lavoratori, le donne e gli uomini di questo settore. Sono stati, naturalmente con i medici, il personale sanitario e le forze dell'ordine, veri protagonisti della pandemia che da due anni ci perseguita. Il popolo del trasporto e della logistica ha però svolto un ruolo essenziale e necessario per garantire stabilità dei cicli produttivi e la consegna di beni di prima necessità.

Nel corso del 2021 il nostro paese ha avviato un percorso di rinascita economica e sociale grazie agli investimenti stanziati dal Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) e i dati che ci vengono forniti dai vari Istituti di ricerca sono incoraggianti e positivi, su tutti l'aumento del volume delle esportazioni che prevede una crescita

3

4

dell'11%.

Le nostre pagine hanno riportato anche la strategicità della tutela dell'ambiente, ribadita recentemente dal G20 di Roma, da Cop26 di Glasgow, e sottolineata da tutti i leader mondiali.

Abbiamo giornalmente affrontato il settore logistico, sottolineando il suo ruolo strategico che rappresenta il 10% del Pil nazionale e l'intermodalità di oggi, e sicuramente quella dei prossimi anni che è l'unica e più competitiva via di trasporto sostenibile sia essa marittima che ferroviaria.

Che dire del Marebonus e Ferrobonus due decreti direttoriali del Mims. Sono stati stanziati fondi per l'anno che sta per concludersi da 25 a 45 milioni per il primo e da 25 a 50 per il secondo. Sarebbe auspicabile, convalidando anche le idee di Guido Grimaldi, di rendere questi contributi strutturali e confermati fino al 2030.

Ci siamo un po' stancati, per la verità, di scrivere del trasporto ferroviario. Se ne parla da mezzo secolo, ma le percentuali di trasporto

su rotaia hanno dei numeri ancora troppo ridotti per una penisola come quella italiana.

Le Autorità di Sistema portuale, hanno lavorato molto bene. Ci sono stati cambiamenti ai vertici e al momento in cui scriviamo mancano all'appello le nomine di AdSp della Sicilia orientale e della AdSp del mare Adriatico centrale. In questi ruoli non c'è una donna! lo ha sottolineato all'Agorà di Confetra (75 anni di storia!) Raffaella Paita, "sono rammaricata".

Le autostrade del mare esistono in natura, sono libere, non richiedono capitali per essere realizzate, né per essere mantenute. Chiedono soltanto di essere utilizzate e di poter contare su una rete internazionale efficiente di punti di accesso e di servizi informatizzati per velocizzare i tempi di imbarco e sbarco.

E i politici? Ne abbiamo visti, ascoltati, intervistati. Quelli che sono preparati in infrastrutture e trasporti non sono stati moltissimi nella storia. Parlo di quelli che si preoccupano della qualità dei collegamenti e del funzionamento del sistema. Quelli che sanno governa-

5

re e che passano dalle parole ai fatti.

Il sottoscritto ha iniziato la sua carriera in questo quotidiano intervistando nel 1968 Giovanni Spagnoli, ministro della Marina Mercantile e così via con Colombo, Mannironi, Natali, Pieraccini, Prete, Mannino, ...Prandini. Nel 1994 il ministero della Marina Mercantile fu "rinominato" ministero dei Trasporti e della Navigazione e al vertice abbiamo incontrato Fiore, Costa, Burlando, Treu, Bersani. Nel 2001 il dicastero fu "ribattezzato" ministero della Infrastrutture e dei Trasporti e qui abbiamo valutato Lunardi, Di Pietro, Matteoli, Passera, Lupi, Delrio, Toninelli, De Micheli e oggi Giovannini, nel ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

Non li ho elencati tutti perché ne ho visti ...42.

Terminiamo questa premessa con la viabilità. Basta una riga: sono circa 50 anni che scriviamo redazionali nell'attesa del completamento della Livorno-Civitavecchia (ora Livorno-Tarquini). Quanti ne passeranno ancora per vederla terminata?. Ho qualche dubbio che il sottoscritto, vista l'età, possa percorrerla!

Avanti con coraggio.

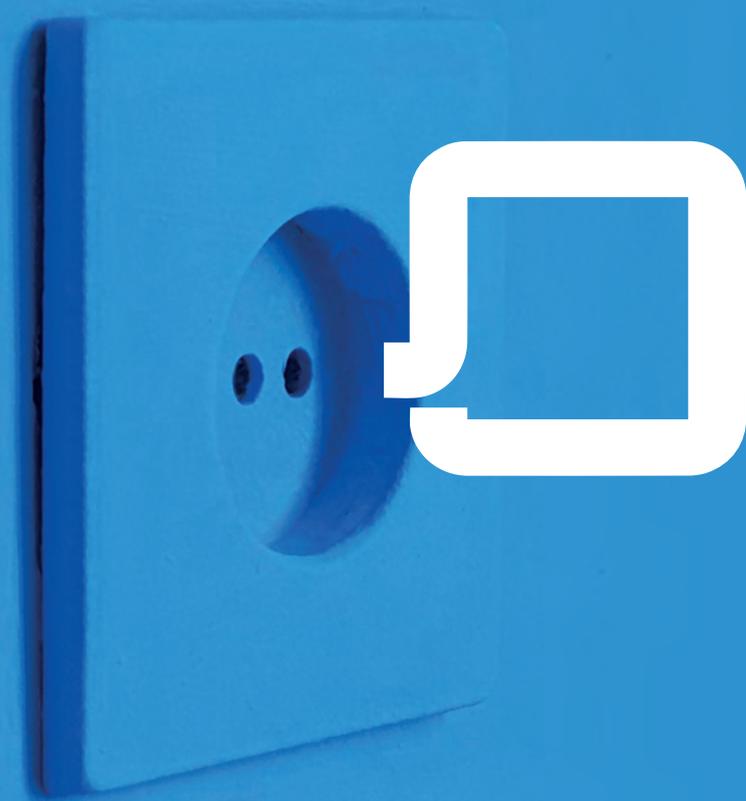
M Messaggero Marittimo

REDAZIONE

Massimo Belli | Vezio Benetti | Stefano Coppola | Renato Roffi | Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA

Barbara Bargagna



**+ risparmio
energetico**

- 3.200.000 kWh di
elettricità trasportata*

*dato riferito al 2019

Dall'alto di un tetto, Consorzio ZAI ha guardato al futuro: dal 2010 gli edifici di Interporto Quadrante Europa sono dotati di pannelli solari che producono energia da fonte rinnovabile utilizzata al proprio interno. 71.440 mq di superficie fotovoltaica che permette di coprire il fabbisogno dell'intero comparto.

www.quadranteeuropa.it



C O N T E N U T I

8 Enrico Giovannini

12 Luciano Guerrieri | Matteo Paroli

22 Mario Mattioli

27 Stefano Messina

32 Alessandro Santi

36 Silvia Moretto

41 Rodolfo Giampieri

45 Zeno D'Agostino

48 Mario Mega

51 Ugo Patroni Griffi

56 Nereo Marcucci

59 Mino Giachino

62 Alessandro Pitto

65 Alfredo Scalisi

67 Betty Schiavoni

7

LA CONCENTRAZIONE DEI MINISTERI HA SNELLITO LA BUROCRAZIA?

8

Da qualche lustro, ormai, l'Italia è caratterizzata da una compulsiva concentrazione dei ministeri, così, dove una volta avevamo quelli della Marina mercantile, dei Trasporti e dei Lavori pubblici, oggi ce la caviamo con le Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e, al posto dei ministeri del Bilancio, delle Finanze e del Tesoro, che, fra l'altro, si controllavano utilmente a vicenda, oggi ce la caviamo con il solo ministerone (o minestrone?) dell'Economia.

Credete che tutto questo abbia portato ad un sano snellimento della burocrazia? Neanche per idea, per il semplicissimo fatto che la signora burocrazia, in realtà non esiste, esistono, invece, i burocrati che, proprio grazie e a tali concentrazioni, sembrano sentirsi addirittura rafforzati. Tant'è.

Questo soltanto per ricordare a noi stessi che il ministero di riferimento per una pubblicazione specialistica e di settore come la nostra è proprio uno di questi concentrati, esattamente, il ministero che fa capo al ministro Giovannini.

Il ministro dell'Economia, per rientrare in tema, ha firmato, lo scorso 18 Novembre, due decreti concernenti l'incentivazione per le imprese di autotrasporto all'acquisto di mezzi più tecnologici e meno inquinanti con uno stanziamento di 100 milioni. I provvedimenti ministeriali, concepiti nell'ambito del Pnrr, riguardano anche il rinnovo dei treni e degli autobus.



Enrico Giovannini

9

Il primo dei due è dedicato agli “Investimenti ad alta sostenibilità” e mette a disposizione delle imprese di autotrasporto 50 milioni per gli anni dal 2021 al 2026, esclusivamente per l’acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa, ecologici di ultima generazione, in particolare ibridi.

L’altro decreto, quello per gli “Investimenti finalizzati al rinnovo e all’adeguamento tecnologico del parco veicoli”, mette a disposizione ulteriori 50 milioni per il biennio 2021-2022 per la sostituzione dei mezzi e la rottamazione di quelli più inquinanti e meno sicuri.

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

Nelle ultime settimane, inoltre, il superministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha incassato dal parlamento l'approvazione definitiva del decreto Infrastrutture e Trasporti, "una norma - ha commentato - che ha arricchito il provvedimento di disposizioni importanti e molto attese..... un passo cruciale per accelerare le riforme previste dal Pnrr e per favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto, con una forte impronta verso la sostenibilità sociale e ambientale, e verso la riduzione delle disuguaglianze che ancora persistono in tutto il Paese".

Altro recente, importante provvedimento del ministro Giovannini concerne la sottoponibilità delle opere a un pubblico dibattito e la definizione delle soglie e delle tipologie degli interventi nell'ambito dell'utilizzo di tale importante strumento di partecipazione e di coinvolgimento delle realtà territoriali nella condivisione dei progetti. Il decreto di Giovannini è il frutto di un'analisi svolta dalla Commissione sul dibattito pubblico per valutare la possibilità di rafforzare questo congegno di consultazione, così come dispo-

sto dal decreto legge 'Semplificazioni', ampliandone il campo di applicazione, così da condividere (staremo a vedere) la progettualità con le comunità locali e gli enti territoriali.

Detto così è musica, appare un po' come il biblico olio benefico sulle ferite (vere o presunte) che in questi ultimi tempi sembrano aver colpito talune sensibilità democratiche.

"Il dibattito pubblico - secondo Giovannini - è uno strumento cruciale di partecipazione democratica che non solo agevolerà l'attuazione del Pnrr, ma contribuirà anche a rendere più sostenibili i progetti e quindi la costruzione delle opere, da un punto di vista sociale e ambientale, oltre che economico".

In forza di tale dispositivo di riduzione delle soglie, infatti, il dibattito pubblico potrà aversi per le opere di maggiore rilevanza per vita dei cittadini e per i territori, tra i quali possiamo ricordare la diga di Campolattaro, il porto di Trieste, alcuni dei tracciati ferroviari con lunghezza superiore a 30 km e, comunque, con un valore di investimento superiore a 400 milioni. Non è poi da trascurare che i dibattiti pubblici potranno svolgersi anche per lotti funzionali, anche se riferiti ad una stessa opera. In particolare, questa eventualità si riferisce a quelle infrastrutture ferroviarie in capo a Rfi che, pur riguardando un'unica linea di collegamento, andranno ad incidere su più territori regionali.



GUERRIERI-PAROLI: AMBO VINCENTE SULLA RUOTA DI LIVORNO

12



Luciano Guerrieri



Matteo Paroli

di Renato Roffi

Un politico accorto con lunga e vasta esperienza di amministratore pubblico e di manager aziendale affiancato da un raffinato studioso ed abile esperto del diritto marittimo ed amministrativo che ha dedicato un quarto di secolo al funzionamento di amministrazioni portuali e marittime formano un ambo vincente sulla ruota del porto di Livorno, uno scalo portuale che aspira a pieno titolo ad accreditarsi come polo di riferimento internazionale per i traffici mediterranei e mondiali. Parliamo di Luciano Guerrieri e di Matteo Paroli, rispettivamente presidente e segretario

generale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (AdSp mar Tirreno settentrionale) che proietta la sua giurisdizione, oltre che sugli scali di Livorno e Piombino, anche su quelli insulari di Portoferraio, Rio Marina e Capraia isola.

Luciano Guerrieri riferisce di aver trovato a Livorno un'orchestra, tutto sommato,

ben diretta, se pur con qualche strumento ancora da accordare convenientemente, e con essa ha trovato anche un bel po' di carne sul fuoco da anni, in qualche caso, da decenni, come la darsena o piattaforma Europa, su cui restano concentrati i massimi sforzi e su cui (non sempre a proposito) tutto è stato detto e scritto. Questa volta, però, la realizzazione della grande opera, per la quale lo stesso Guerrieri agisce direttamente in veste di commissario, dovrebbe avere imboccato sul serio – speriamolo – la strada giusta. A bollire in pentola c'è anche il microtunnel, di cui si parla almeno dal 2014 e che, dopo un cammino inauditamente travagliato inframezzato da lunghe moratorie, pare ormai avviato verso la conclusione, ma in cottura restano la faccenda dello scavalco ferroviario verso la piana di Guasticce, l'attuazione piena dei termini della gara per la Porto di Livorno 2000, con il più volte annunciato trasferimento del Tco alla sponda Est della darsena Toscana.... Insomma i nuovi (sempre meno) vertici di palazzo Rosciano avranno di che impegnare il proprio tempo e, forse, anche di che turbare i loro sonni, ma la partita è senz'altro entusiasmante e i giocatori – lo abbiamo detto – sono di primissimo ordine.

Abbiamo potuto incontrare il presidente e il segretario generale in un colpo solo, al termine di una giornata carica di impegni e di... grattacapi, con le luci degli uffici che cominciavano a spegnersi una ad una e con il personale delle pulizie un po' seccato per avere ancora gente tra i piedi.

Da amministratore qual'è, Guerrieri, prima di affrontare altri argomenti ha voluto riferire dell'approvazione del bilancio preventivo per il 2022, approvato nel pieno rispetto dei termini fissati al 30 Ottobre.

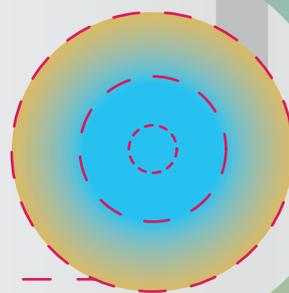
L'anno che sta per venire – ha spiegato il presidente - si presenta con un attivo di 87 milioni, 33 dei quali da destinare al pareggio fra le entrate e le uscite. Per l'anno venturo abbiamo in previsione 100 milioni di investimenti che saranno 117 nel 2023 e 129 nel 2024, per un totale di 347 milioni. Va detto che un'ingente quantità di risorse sarà dedicata all'agibilità ambientale, una priorità assolutamente strategica per questa AdSp, da perseguire con determinazione per giungere ad avere il sistema portuale pienamente ispirato alla gravità degli allarmi che ci sta indicando il pianeta, magari anche attraverso l'allestimento di una nuova rete per la distribuzione elettrica negli ambiti portuali di Livorno, Piombino e Portoferraio in coerenza con il contenuto del **"Documento energetico ambientale di sistema portuale (Deasp)"**, recentemente approvato, e in linea con gli indirizzi del Pnrr.

13

COSTRUIRE UNA REALTA' UNICA E INTERCONNESSA



LIVORNO



PIOMBINO



LE ISOLE



Autorità di Sistema portuale
del Mare Tirreno Settentrionale

Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

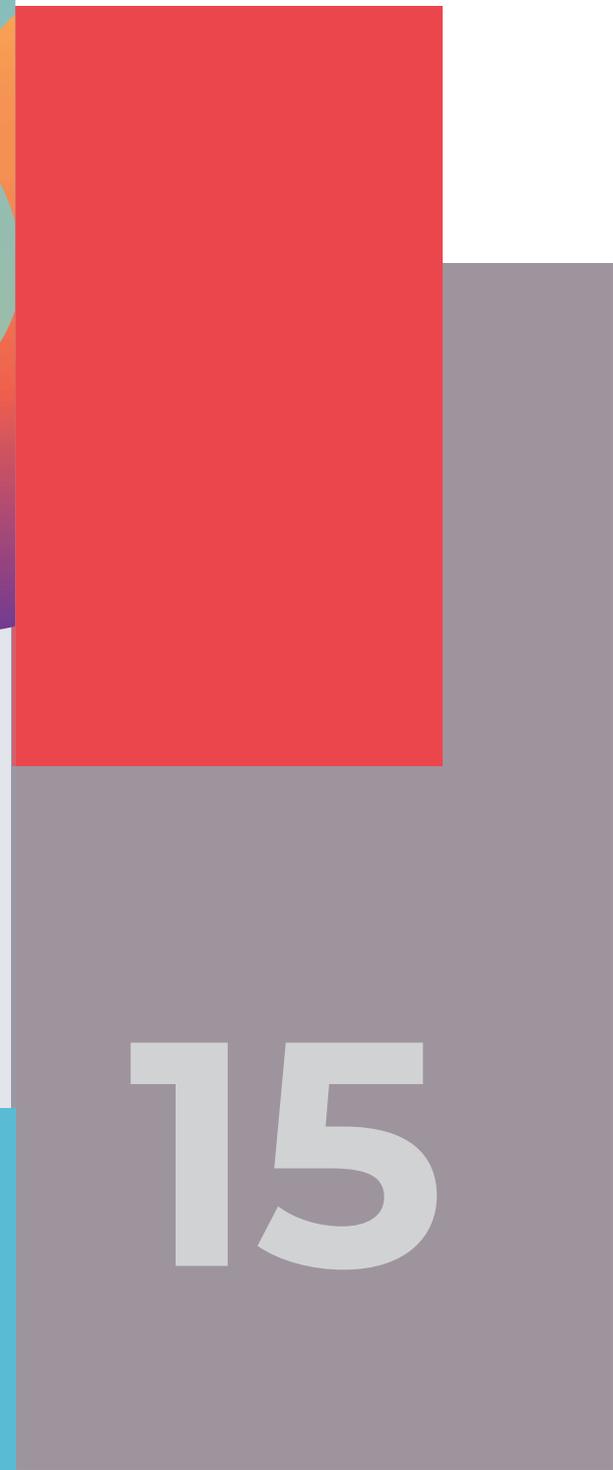
www.portaltotirreno.it

Non ci faremo mancare neppure sostanziali e sostanziosi interventi riguardo alla sostenibilità occupazionale e useremo per tal fine ogni possibile strumento previsto dall'articolo 199 del decreto Rilancio per sostenere il lavoro portuale, per curare il corretto svolgimento e il buon funzionamento di tutte le attività marittime e portuali anche con il rafforzamento dell'attività ispettiva e di vigilanza e con una cura particolare rivolta al completamento dell'informatizzazione, all'attività di formazione e, sopra tutto, alla sicurezza delle persone.

Dobbiamo cogliere tutte le opportunità che ci offre questo presente così carico di dati positivi, quale che ne sia la ragione; nei primi sei mesi dell'anno Livorno ha movimentato complessivamente 20 milioni di tonnellate di merci con un incremento del 12% sullo stesso periodo del 2020 e i contenitori, con oltre 380 mila tau, sono aumentati del 2,2%.

Incrementi significativi si sono registrati anche sui rotabili (+ 21,5%), sul traffico delle auto nuove (+33%), anche tale settore risente inevitabilmente della crisi generale del comparto automobilistico e, infine è aumentato di quasi il 60% il movimento dei passeggeri, pur se il ramo crocieristico continua a risentire della crisi pandemica.

Oltre ai 450 milioni destinati alla darsena Europa, l'AdSp ha già attivato le procedure di spesa per i necessari dragaggi e per una serie di importanti lavori infrastrutturali. E' in programma il riprofilamento della banchina del canale di accesso in zona torre del Marzocco (€ 10.500.000), la riqualificazione del porto di Capraia in prossimità dell'Anghiale (€ 1.450.000), il dragaggio delle aree a mare di Chiusa e la sistemazione del canale nel porto di Piombino (€ 3.500.000), la realizzazione delle opere connesse all'adeguamento tecnico funzionale del Prp del porto di Rio Marina (€ 1.500.000), il dragaggio agli accosti 10 e 11 della darsena Petroli a Livorno (€ 2.800.000) e la costruzione di un nuovo ponte in acciaio sulla calata Magnale per un importo di € 1.400.000.



15



Presidente, come commissario per la grande darsena, può assicurare che, questa volta, i tempi saranno rispettati?

Entro la prima decade di Dicembre saranno presentate le domande, poi ci sarà la scelta delle imprese a cui seguirà un periodo di sei mesi per l'approvazione del piano esecutivo, infine la consegna dei lavori.... e così via. Posso dire che è mia ferma intenzione fare presto e bene e che niente sarà tralasciato affinché i termini vengano rispettati, sia riguardo alla darsena Europa, sia riguardo a tutto il resto.

16



I Tco opera ancora sulla calata Orlando, la Cilp continua ad occupare l'Alto fondale..., ma a quando l'attuazione dei nuovi assetti portuali previsti da tempo?

Uno sguardo di intesa appena percettibile sembra correre fra i due, poi è Matteo Paroli a parlare:

L'Alto fondale – interviene deciso - sarà libero entro i prossimi quattro/cinque mesi per essere destinato alle crociere, come da programma; quanto alla situazione del Tco, un po' più complicata anche a motivo della tipologia delle merci che movimentata, potrebbe non venir più sistemato alla radice della Est della darsena Toscana e stiamo riflettendo riguardo alla sua futura destinazione nell'ambito di un riassetto complessivo dello scalo che interesserà le aree multipurpose e quelle per le auto nuove, finalizzato a migliorare e, magari, a potenziare la funzionalità (e, con essa, la competitività) e la sicurezza dell'intero scalo marittimo. Abbiamo in corso una serie di sondaggi e valutazioni proprio per poter adottare al più presto le soluzioni più idonee.



Si dice spesso che il porto ha un bisogno vitale di collegamenti stradali e ferroviari efficienti, anche a corto raggio. A che punto siamo con lo scavalco ferroviario verso l'interporto e la piana di Guasticce?

I lavori sono appaltati – ricorda il presidente - e richiederanno non meno di un anno e mezzo. Naturalmente stiamo parlando anche del raccordo ferroviario con la Collesalveti Vada e la stazione Fs di Pisa centrale.

Si tratta di una tessera fra le più preziose per la composizione del grande mosaico

portuale e, per quanto ci riguarda, non perdiamo occasione per insistere ad ogni piè sospinto con il ministro delle Infrastrutture per accelerare al massimo l'iter, dato il frangente particolarmente favorevole in cui ci troviamo che ci offre la possibilità di far rientrare l'opera nei 450 milioni che saranno disponibili da qui al 2024.

Periodicamente ci giunge qualche eco della contesa che continua ad opporre le associazioni nautiche e i circoli diportistici del porto Mediceo all'AdSp da quando è stato loro ingiunto di andarsene per lasciare quegli specchi acquei disponibili alla prevista concessione ad Azimut Benetti. A che punto siamo?

Su questo argomento – dice il presidente - preferisco che a rispondere sia Matteo (Paroli) che ha avuto la pazienza e la costanza di seguire profittevolmente, passo per passo, la spinosa faccenda fino ad oggi.

La questione – attacca il segretario – è ben nota: gli accordi con Azimut devono essere onorati con la consegna del porto Mediceo, tanto più che, oramai, se pure con fatica, gli accordi con i circoli e le associazioni nautiche, sono stati finalmente raggiunti.

17

Benetti
ITALIAN EXCELLENCE SINCE 1873



//B.YOND 37M

THE NEW BENETTI VOYAGER

Ecco un voyager pieno di fascino, con un enorme garage per i water toys e grandi spazi da vivere a bordo. Il sistema di propulsione ibrida riduce i consumi e le emissioni per darti la libertà di spingerti sempre più lontano. B.Yond ha in se il gusto della scoperta e non vede l'ora di portarti in luoghi inesplorati.



Può sintetizzarci?

Salvo che per una dozzina di imbarcazioni a vela condizionate dall'altezza dell'alberatura, che andranno, probabilmente, nel grande bacino, il destino finale degli attuali utenti del Mediceo sarà nel costruendo porticciolo della Bellana il cui progetto, che attualmente prevede circa 600 posti barca, dovrà essere ampliato fino a poterne ospitare 8/900 e su questo obiettivo il nostro impegno sarà massimo. Fino ad allora, però, le imbarcazioni che lasceranno il Mediceo potranno trovare ospitalità all'interno della darsena Nuova, anch'essa in concessione ad Azimut Benetti, dove i proprietari dovranno sostenere costi un po' superiori a quelli attuali, ma con servizi di qualità e livello certamente più alti. Ovviamente stiamo cercando di conferire a questo ineluttabile passaggio l'aspetto meno traumatizzante possibile, tanto più che la permanenza dei diportisti in darsena Nuova non sarà di breve durata, perciò, come Autorità di Sistema, tenendo conto della funzione sociale di un certo tipo di diporto nautico, abbiamo potuto applicare ad Azimut una buona riduzione del canone che sarà tramutata in uno sgravio su quanto saranno chiamati a corrispondere i proprietari utenti.

19



Quando sarà assentita la concessione ad Azimut?

Prestissimo! Visto che siamo in tema di nautica, vorrei ricordare che ha preso corso la transizione graduale sotto la giurisdizione del comune del complesso dei fossi granducali, fino ad oggi ritenuti (a buon diritto e ragione, secondo alcuni ndr) acque portuali ad ogni effetto.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

Da oltre 40 anni al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo



MSC OSCAR
19.224 TEU
197.362 DWT
395,40 M length overall
59 M width, 16 M draft
1.800 FEU reefer plugs

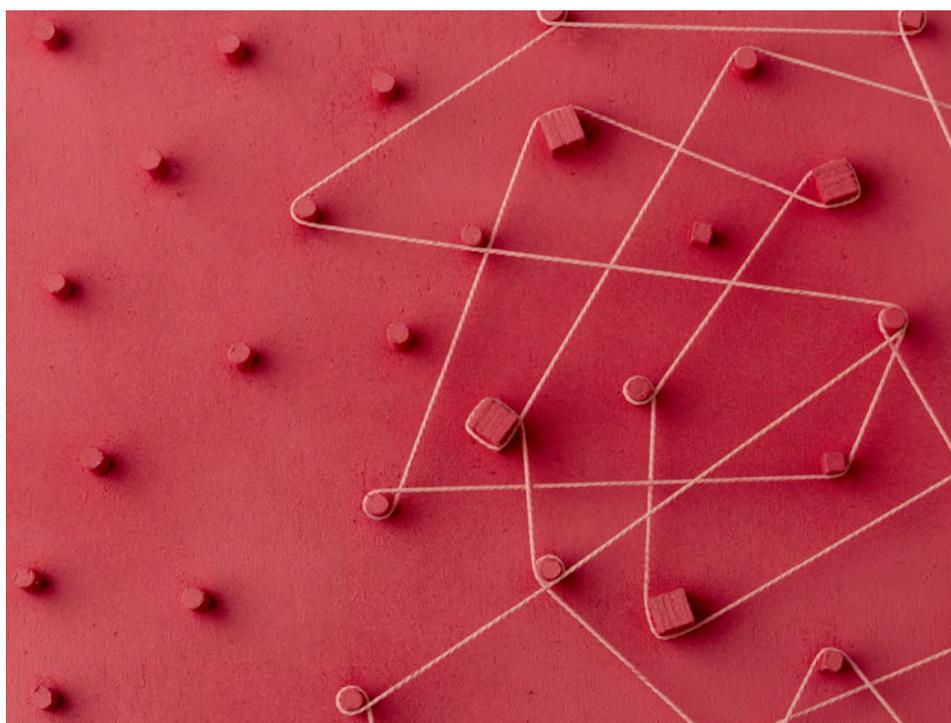
LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

Possiamo chiedere al presidente piombinese se il “sistema” Livorno-Piombino funziona?

Che funzioni non si può dire, almeno per adesso. Dovremmo riuscire a conferire maggior senso al fatto che ci chiamiamo, appunto, Autorità di “sistema” impegnandoci di più nell’individuare, incrementare e sviluppare le innegabili potenzialità sinergiche esistenti. Dovremmo tutti lasciarci guidare da una visione più ampia e maggiormente proiettata nel tempo dei fattori da cui partire per instaurare una proficua collaborazione fra le due realtà portuali, sì da renderle davvero complementari ed integrative.

Solo così potremo parlare di “sistema”. E’ possibile, probabilmente occorrerà del tempo, ma occorre crederci e crederci tutti.

21



IL TRASPORTO MARITTIMO È FONDAMENTALE PER LA UE



Mario Mattioli

22

“Green” e “digitale” sono le parole chiave che guidano e definiscono gli orientamenti per gli investimenti dell’Ue in ricerca e innovazione nel nuovo periodo di programmazione.

In questo contesto, il successo del Green Deal europeo dipende dalla nostra capacità di rendere l’intero sistema dei trasporti sicuro, resiliente e sostenibile.

Per avere successo nelle transizioni green e digitale, dovremmo sempre tenere a mente che il trasporto marittimo

è fondamentale per l'Unione europea in quanto contribuisce a garantire l'approvvigionamento essenziale alla popolazione e alle imprese di tutti gli Stati membri, a cominciare da cibo, energia e materie prime, ma anche forniture mediche e sanitarie.

È ormai noto che circa il 90% del commercio mondiale è trasportato via mare: la nave è infatti il primo anello fondamentale della catena di approvvigionamento.

Pertanto, anche nel campo della ricerca e dell'innovazione dell'Ue riteniamo che una strategia orientata al mare sia fondamentale per affrontare con successo le attuali sfide.

La mobilità più verde è un must e lo shipping ne è perfettamente consapevole ed è importante continuare a sottolineare che il

trasporto marittimo è la modalità più sostenibile per unità di merci.

Secondo l'ultimo studio dell'Imo sulle emissioni di gas serra del settore, nonostante un aumento del 40% del commercio marittimo, tra il 2008 e il 2018 c'è stata una diminuzione del 7% delle emissioni di CO2 e un miglioramento medio del 30% dell'efficienza energetica.

Poche industrie possono vantare risultati simili: le imprese armatoriali giocano un ruolo fondamentale (non solo economico, ma anche sociale e ambientale) per il nostro Paese e sono sempre più impegnate nella sfida verso la transizione ecologica.

Gli Armatori italiani hanno fatto la loro parte negli ultimi anni, investendo decine di miliardi di euro per mantenere e incrementare le elevate performance ambientali che pongono le loro flotte ai vertici delle best practices internazionali in campo green.

Come i nostri partner europei che attraverso le risorse del Next Generation Ue stanno investendo risorse pubbliche per sostenere il settore marittimo nella transizione ecologica, anche il Governo italiano ha destinato risorse, attraverso il Fondo Complementare al Pnrr, per sostenere il rinnovo e l'ammodernamento della flotta navale. Purtroppo, temiamo che da tali provvedimenti rimanga esclusa un'importante parte della flotta operata da imprese radicate in Italia, da tempo impegnate in tal senso.

23



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Transizione ecologica, digitalizzazione,
infrastrutture e mobilità,
siamo un Paese davvero **marittimo**?
siamo una nazione *shipping friendly*?
sapremo dedicare
alle politiche marittime
una *governance* unitaria?

Confitarma lavora per il
SÌ!

Per questo riteniamo sia necessario un secondo intervento che accompagni tutta la flotta nazionale appartenente alle imprese radicate sul territorio nazionale nell'affrontare la sfida green.

Il nostro è un settore considerato "hard to abate" poiché molte soluzioni non sono possibili né tecnicamente né fisicamente e, quindi, pur lavorando intensamente nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni "carbon free", abbiamo bisogno di una forte governance e di obiettivi, risorse e tempi di realizzazione adeguati, in un quadro giuridico che accompagni la transizione. Chiaramente, dati i volumi di traffico, qualsiasi ulteriore miglioramento delle prestazioni dello shipping porterebbe benefici su scala globale ma, naturalmente, va tenuto presente che il settore è cosiddetto "difficile da abbattere". Ecco perché, abbiamo bisogno di tempo per attuare la transizione ecologica.

Non meno importante l'impegno delle compagnie di navigazione nella trasformazione digitale, indispensabile per modernizzare e rendere più efficiente l'intero sistema dei trasporti. Allo stesso

25



tempo, però, la digitalizzazione richiede livelli più elevati di sicurezza, protezione e affidabilità di tutti i mezzi di trasporto e, in questo contesto, la cyber security rappresenta uno strumento essenziale per garantire elevate performance digitali sicure.

Ciò è particolarmente vero per il settore marittimo poiché sia la nave che i porti sono potenziali veicoli per attacchi informatici. Dove c'è un flusso di dati, c'è un rischio concreto di una minaccia informatica. È fondamentale quindi che la transizione digitale sia accompagnata da una strategia di cyber security.

L'industria marittima deve essere accompagnata nella transizione ecologica e digitale, per questo deve essere ulteriormente rafforzato il dialogo strutturato e proattivo con le Istituzioni al fine di garantire che le sfide della

26

decarbonizzazione, della digitalizzazione e della resilienza siano affrontate in modo adeguato.

Il nostro appello al Governo, che concretizzeremo anche quali partecipanti al "Tavolo Permanente del Partenariato Economico, Sociale e Territoriale" istituito con decreto del Presidente Draghi, è che non vengano lasciate indietro alcune componenti fondamentali dello shipping coinvolte nel processo di transizione ecologica.



ASSARMATORI SUL FRONTE DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA



Stefano Messina

27

Assarmatori è da sempre impegnata sulla linea del fronte della transizione energetica e i suoi associati stanno investendo risorse particolarmente consistenti per abbattere le emissioni delle loro navi, ma anche e specialmente per progettare e realizzare navi che utilizzino fonti energetiche alternative.

Ma proprio da Assarmatori è giunto un segnale di allerta inequivocabile: “Puntiamo e investiamo su quanto è possibile; non buttiamo a mare risorse preziose inseguendo tecnologie che non sono disponibili e risorse energetiche che per anni e anni resteranno un’utopia”.

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



ASSARMATORI

WWW.ASSARMATORI.EU



Un messaggio chiaro, quello lanciato dal Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha messo in guardia la comunità internazionale e lo shipping dal rischio di un effetto boomerang, insito proprio nell'inseguimento cieco di obiettivi che non saranno raggiungibili.

Riferendosi agli effetti sullo shipping del Pacchetto Fit for 55 in discussione a Bruxelles, Assarmatori ricorda come nel Luglio scorso la Commissione abbia presentato un insieme di misure per la riduzione delle emissioni, che anticipano diverse scadenze del percorso di transizione energetica che l'IMO, l'autorità delle Nazioni Unite che si occupa di trasporto marittimo, ha avviato da oltre dieci anni.

La Commissione Ue propone di disincentivare l'uso di carburanti fossili attraverso misure fiscali, come l'estensione al trasporto marittimo del sistema europeo di scambio delle emissioni (EU Emission Trading System – EU-ETS) e l'introduzione, a partire dal 2023, di una tassa da applicare a tutti i carburanti venduti nell'area economica europea (EEA) per i viaggi interni all'EEA,

29

con l'opzione, per gli Stati Membri, di estenderla anche ai viaggi internazionali.

Ma per Assarmatori una cosa è la realtà; altra cosa i buoni propositi o gli slogan: nessuna di queste misure può ottenere l'accelerazione voluta del percorso di transizione e non perché manchi la volontà degli armatori ma perché mancano le tecnologie, i fuel alternativi e le reti di distribuzione degli stessi. Non ci sono. E mancheranno ancora per molto, mentre sono a disposizione carburanti di transizione, come il GNL, che nel pacchetto Fit for 55 non viene considerato green ma che consente già di ridurre drasticamente le emissioni nocive – azzerando gli ossidi di zolfo, riducendo dell'85% gli ossidi di azoto, del 95% i particolati – e di iniziare il percorso verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo con riduzioni dell'ordine anche del 20% delle emissioni di CO2.

Non essendoci un'alternativa praticabile queste azioni contenute nel Pacchetto Fit for 55 correrebbero il rischio di drenare risorse da un settore che, non per sua colpa, non è in grado di conformarsi, e finirebbero per penalizzare gli scali europei, con le ripercussioni economiche e sociali che si possono prevedere, senza ottenere in cambio benefici ambientali, perché le merci inevitabilmente si fermerebbero nei porti di transhipment extraeuropei per proseguire via terra o con altre modalità di trasporto meno performanti dal punto di vista ambientale.

Per questo motivo prima di sposare iniziative di Stati Membri che, oggettivamente, non subiscono le stesse conseguenze dalle iniziative che coinvolgono lo shipping, l'Italia, che dipende quasi interamente dallo shipping per l'import e l'export e che ha un decimo della sua popolazione residente su un'isola, dovrebbe analizzare approfonditamente e in modo critico le ricadute pratiche di tali iniziative affinché non si trasformino per il nostro Paese in un pericolosissimo boomerang.

PACCHETTO FIT FOR 55



Nessuno può ragionevolmente pensare che la soluzione della riduzione delle emissioni possa passare attraverso la riduzione dei traffici, a meno che non si accettino una riduzione del tasso di crescita dell'economia mondiale, un insostenibile incremento dei prezzi dei beni e dei servizi e quindi, in ultima analisi, una riduzione del tenore di vita globale.

Per altro: a fronte di un aumento di oltre il 30% dei volumi di trasporto, vi è stata nello stesso periodo da parte delle navi una riduzione del 7% delle emissioni assolute di carbonio; che diventa una riduzione di quasi il 30% se si considerano le emissioni a parità di lavoro di trasporto, ossia di merce trasportata per la distanza percorsa.

La strategia globale dell'IMO sarà comunque sottoposta a verifica nel 2023. Ma attenzione, le scelte che si stanno facendo ora, dureranno per

decenni, le navi, infatti, hanno un ciclo di vita pluridecennale, quindi, molte delle navi oggi in costruzione saranno ancora operative nel 2050. Attualmente solo il 12% delle navi in costruzione prevede motorizzazioni con fuel alternativi (per la maggior parte GNL), questa percentuale è in crescita ma, nonostante tutto, la grandissima parte delle nuove costruzioni è ancora di tipo tradizionale e lo sarà ancora per qualche tempo. Ma è necessario un grande realismo.

Visto lo stato attuale della tecnologia disponibile, degli impianti di produzione e delle infrastrutture di distribuzione dei fuel alternativi che si stanno affacciando sulla scena, è altamente probabile che nel corso del prossimo decennio la gran parte delle navi di nuova costruzione che sostituiranno la capacità ritirata, brucerà ancora combustibili tradizionali e questo significa che alla fine del 2030 i fuel attuali saranno ancora quelli che alimenteranno gran parte della flotta.



PROPOSTE DI **FEDERAGENTI**: ABBIAMO BISOGNO DI UN **SISTEMA** CHE **AGISCA RAPIDAMENTE**



Alessandro Santi

32

Alessandro Santi è il presidente di Federagenti che negli ultimi mesi si è più volte rivolto al Governo per presentare proposte del settore e fare richieste per risolvere alcuni nodi dello shipping legati in particolare all'emergenza pandemica.

La complessità e la repentina evoluzione che caratterizza la nuova normalità fa sì che le analisi nella maggior parte dei casi appaiono parziali o scollegate dalla realtà.

Di certo accade nel settore dei traffici marittimi, della logistica e delle grandi infrastrutture, dove si continua a focalizzare l'attenzione sugli effetti finali (è il caso ad esempio dei noli container o sulle inefficienze delle supply chain) perdendo di vista le cause che li inducono e i rischi sottesi.

In particolare si trascura troppo spesso la correlazione esistente fra quanto sta accadendo nel settore di riferimento specifico dei trasporti e della logistica e i mutamenti che sono in atto negli equilibri geopolitici del pianeta. Mutamenti in grado di cambiare costantemente il quadro di riferimento e quindi le motivazioni profonde delle scelte e dei fenomeni in atto.

Di certo un momento complesso che richiede anche la messa a regime di strumenti più efficaci di intervento. L'Assemblea di Federagenti a Venezia il 15 Ottobre ha lanciato al Governo e al mondo della logistica un messaggio molto chiaro e forte: la centralità delle infrastrutture, i porti per primi, del nostro paese per dare impulso alla sua economia come effetto conseguente, sfruttando i soldi messi a disposizione dall'Europa nel Pnrr in uno scenario dai tratti di evidente competizione globale, e che per fare questo abbiamo bisogno di strumenti non convenzio-

nali, di misure straordinarie che diventino per molti aspetti e per anni a venire la regola.

Il fatto che il congresso americano abbia di recente ratificato un pacchetto per interventi sulle infrastrutture in 5 anni di 1.200 mld di dollari, conferma la tesi espressa da Federagenti. In aggiunta l'Italia conta una cronica deficienza nella capacità nella realizzazione delle grandi opere e nell'uso dei fondi resi a disposizione dalla Ue: Federagenti ha quindi lanciato la provocazione di un "gabinetto di guerra (in tempo di pace)" che abbia le caratteristiche, le deleghe e l'autorevolezza per prendere decisioni concordate con i tanti Ministeri di riferimento (a oggi sono almeno 7) ma che possa sfruttare poteri commissariali, che interagisca e decida in diretto contatto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Abbiamo bisogno di un sistema che possa prendere decisioni rapidamente con una visione strategica condivisa con gli stakeholder e dove questi, attraverso le associazioni di categoria, facciano responsabilmente la loro parte in maniera compatta, senza divisioni, sui pilastri fondamentali su cui reggere un progetto di una seria portualità.

33

WE TAKE CARE OF THE ITALIAN PORTS AND SHIPPING



FEDERAGENTI

The Italian Association
of Ship Agents and Ship Brokers
since 1949

Ad una visione strategica che guardi un po' più in là rispetto agli orizzonti temporali di una politica che ha dimostrato spesso limiti e incapacità di valicare i confini di regioni e territori limitati. La pandemia ha rimesso in discussione la globalizzazione che presentava rischi sottaciuti e che ora sarà inevitabilmente soggetta a una rinegoziazione complessiva. È quindi necessario e indispensabile aprire il dibattito su logistica, trasporti e portualità per cercare di non limitarsi agli effetti che la pandemia ha generato sul sistema globale delle filiere di approvvigionamento bensì di analizzarne le cause e quindi i rischi sul breve e medio periodo.

Per decenni, in particolare dopo l'introduzione del container, il costo della logistica è stato praticamente trascurabile all'interno del costo finale del prodotto

ed è stato trattato esattamente come una commodity. Si è favorita quindi con parametri falsati e distorti una produzione delocalizzata ad alta capacità ed efficienza contro la produzione a minore efficienza ma locale, in poche parole al fenomeno della globalizzazione; ma è stata posta davvero troppa poca attenzione alla resilienza delle catene logistiche che vanno invece considerate come parte integrante del processo industriale anche se evidentemente esternalizzata. Oggi si è scoperta l'importanza della logistica e dei porti per le imprese produttive; è necessario che ciò accada anche a livello governativo analizzando anche le conseguenze del nanismo imprenditoriale che caratterizza non a caso l'intero comparto della logistica in Italia (su 110.000 aziende, il 90% ha meno di 10 dipendenti).

Il "gabinetto di guerra" dovrebbe essere quindi lo strumento e la chiave di lettura di fenomeni che oggi non possono essere letti in modo indipendente l'uno dall'altro, quali il caro noli in particolare dei container, lo scadimento delle performance del servizio di trasporto, il costo delle materie prime, le congestioni nei porti o il rimescolamento dei ruoli nel settore.

35

È il momento invece di affrontare con grande pragmatismo i fattori di debolezza complessiva del comparto logistico e il loro scollamento rispetto ai macro-fenomeni che stanno cambiando il mondo incidendo in modo decisivo sul commercio mondiale. Questo può essere lo strumento migliore per permettere alle aziende italiane impegnate in una competizione impegnativa globale di non partire già svantaggiate rispetto ai loro competitor e garantire quindi quello sviluppo economico che ci aspettiamo a seguito degli investimenti fatti a seguito del Pnrr.

GRAZIE AL **PNRR** L'ITALIA PUÒ RIPENSARE LA **PROPRIA LOGISTICA**



Silvia Moretto

36

La forte spinta alla globalizzazione degli ultimi decenni e le tensioni geopolitiche che ne sono nate, soprattutto negli ultimi anni (guerra dei dazi Usa-Cina, tensioni tra Cina e Australia, Brexit, Tensioni Ue-Russia, etc.) hanno reso evidente a tutti quanto la logistica e le infrastrutture ad essa connesse (porti, aeroporti, ferrovie, strade, reti digitali, oleodotti, etc.) siano una leva strategica fondamentale per un Paese del G7 come l'Italia, sia per la sua economia, votata all'export, che per le sue relazioni internazionali, pena la progressiva marginalizzazione nello scacchiere geopolitico internazionale.

La pandemia ha, tuttavia, messo in luce nell'ultimo anno e mezzo tutta la fragilità dell'attuale organizzazione della supply chain globale e del modello economico ad essa sotteso e ha reso ancora più urgente da parte dei Governi dei Paesi industrializzati e in via di sviluppo l'esigenza di mettere logistica e reti di connessione al centro della propria politica estera, economica, industriale.

Oggi l'Italia, grazie al Pnrr – che significa risorse ma anche nuova occasione di dialogo e scambio di visioni tra istituzioni e forze economiche del Paese – ha la grande opportunità di ripensare la propria logistica e le proprie infrastrutture in chiave strategica.

Il nostro Paese, lo sappiamo, è al 19° posto del Logistics Performance Index della World Bank. Deve fare molto per semplificare, velocizzare, digitalizzare il sistema dei controlli e dei servizi resi alla merce in import ed export. Deve colmare un gap rispetto a competitor

economici molto prossimi a noi: la Germania, ad esempio, è 1° nel ranking LPI, la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese, tant'è che nel Paese solo il 30% delle imprese sceglie l'Ex Works, contro la media italiana del 73%. Con le risorse del Pnrr abbiamo l'occasione di colmare questo gap infrastrutturale – sia materiale sia digitale – e incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica e riprendere il controllo della loro supply chain. Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l'e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente esploso con la pandemia, è incompatibile con l'approccio "Ex Works".

I primi passi li vediamo già: l'attuazione del SuDoCo è (finalmente) ai nastri di partenza. Fedespedi e Confetra stanno lavorando con grande determinazione per portare avanti un'altra riforma fondamentale per la semplificazione la modernizzazione del settore: la riforma delle norme del Codice civile sul contratto di spedizione, aggiornandolo e adattandolo alle attuali esigenze del settore delle spedizioni internazionali.

Altro punto fondamentale su cui sta lavorando Fedespedi è la digitalizzazione, su progetti importanti come la lettera di vettura elettronica e l'interoperabilità dei Port Community System.

37

#MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

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

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

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



www.fedespedi.it - www.linkedin.com/company/fedespedi

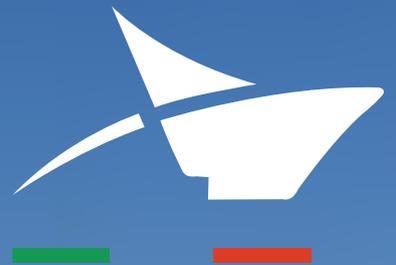
Inoltre, nell'anno del suo 75° compleanno, Fedespediti, proprio sulla scia di questo cambiamento e rinnovamento chiesto al Paese dal "new normal" post pandemia, ha avviato un importante progetto di valutazione di studio sul nuovo fabbisogno di competenze interne richiesto alle imprese di spedizioni internazionale e come queste debbano essere reperite nel mercato del lavoro, come le nostre imprese possono diventare competitive in questo mercato, quali sono le leve più innovative rispetto all'organizzazione del lavoro. Sono tutti temi che abbiamo affrontato in una importante ricerca, disponibile nelle sue parti generali sul sito www.fedespediti.it, dal titolo "Disclosing the forwarding world", realizzata con il partner ODM-Consulting (società del gruppo Gi Group). Vuole essere un utile strumento per tutte le imprese di spedizioni internazionali, per guardare con fiducia al futuro e investire nel loro asset di maggior valore: le persone.



39

ASSOPORTI

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI



www.assoporti.it

mail: assoporti@assoporti.it

phone: +39 06 6876193

LAVORARE SULLA GRANDE OPPORTUNITÀ DEL PNRR

Rodolfo Giampieri da qualche mese alla guida di Assoport, dopo aver gestito per un mandato una serie di porti nella AdSp del mar Adriatico centrale, ha risposto ad alcune domande durante l'evento svoltosi per il 75esimo compleanno di Confetra

A che punto siamo nella vicenda che vede i porti italiani "bacchettati" dall'Europa in tema di tassazione?

Come sapete tutte le Autorità di Sistema portuali italiane hanno fatto ricorso contro il provvedimento della Commissione europea, che ci ha portato adesso in una fase di dibattito con controproposte e controdeduzioni.

Ora aspettiamo fiduciosi quello che ci verrà detto da Bruxelles, consapevoli che si gioca una partita importante per la portualità italiana perché da quello che ci verrà imposto dipenderà a caduta l'organizzazione dei nostri scali marittimi.

Eventuali adeguamenti saranno da prendere in considerazione a seconda del livello a cui dovremmo adeguarci, ma comunque come Assoport riteniamo che l'intelaiatura della nostra portualità abbia dimostrato di reggere bene i colpi così come ha fatto durante la pandemia, quando ha sempre



Rodolfo Giampieri

41

Interporto Vespucci AGENDA 2022 NEW LOGISTICS VILLAGES

Crescono le infrastrutture e i servizi,
per una logistica più sostenibile.

Interporto Vespucci nel 2022 inaugurerà due nuove infrastrutture in grado di offrire sistemi integrati di servizi, operativi, funzionali, dedicati alle merci, alle aziende e ai lavoratori della logistica.



COLD VILLAGE

PER LA FILIERA DEL FREDDO

- Area dedicata per merci surgelate e fresche
- Stoccaggio a Temperature da -30° C a +14° C
- Controlli di qualità e servizi doganali
- Servizi logistici a valore aggiunto
- Cross docking, packaging
- Punto PED, transit point per GDO
- Colonnine frigo



TRUCK VILLAGE

PER IL COMFORT DEI TRASPORTATORI

- Area parcheggio sicura e controllata h24
- Colonnine di ricarica elettrica
- Lavaggio camion automatizzato h24
- Officina meccanica
- Stazione carburanti
- Servizio lavanderia a gettoni
- Area relax - B&B - Bar - Ristorante

lavorato assicurando i rifornimenti a tutti livelli.

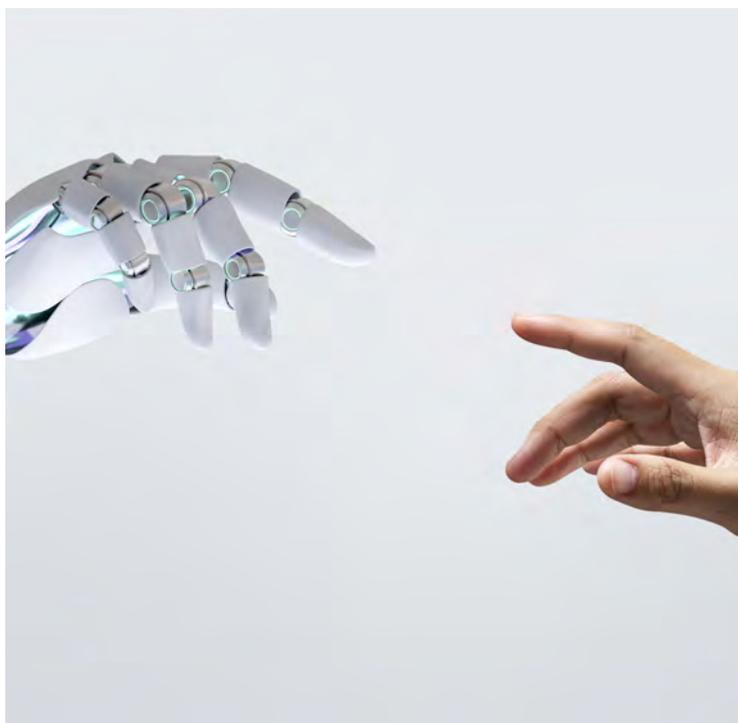
Questo significa che è una organizzazione ben fatta e portata avanti da ogni protagonista che ha ben chiaro il proprio ruolo; sicuramente si può migliorare e aggiornare, ma credo che la nostra sia un'impostazione da esportare e non da subire con forti cambiamenti.

L'anno che verrà, il 2022 sarà quello in cui cominciare a lavorare sulla grande opportunità che ci dà il Pnrr, con il quale l'Italia potrà modernizzarsi e creare una portualità proiettata nel futuro puntando su sostenibilità, digitalizzazione e soprattutto alla creazione di nuovi posti di lavoro moderni e all'avanguardia.

Credo che la grande scommessa del 2022 sia anche la semplificazione perché i progetti devono essere pronti per il 2026.

Questo sarà possibile se ci sarà una robusta semplificazione, e di ciò si deve dare atto al Governo di aver iniziato un percorso serio, perché una situazione straordinaria come il Pnrr merita un atteggiamento straordinario da parte di tutti, senza voler saltare passaggi o dare il via a un "tana libera tutti", ovvero non un salto di controlli, ma una razionalizzazione dell'iter burocratico amministrativo, obiettivo al quale tutti devono lavorare.

43

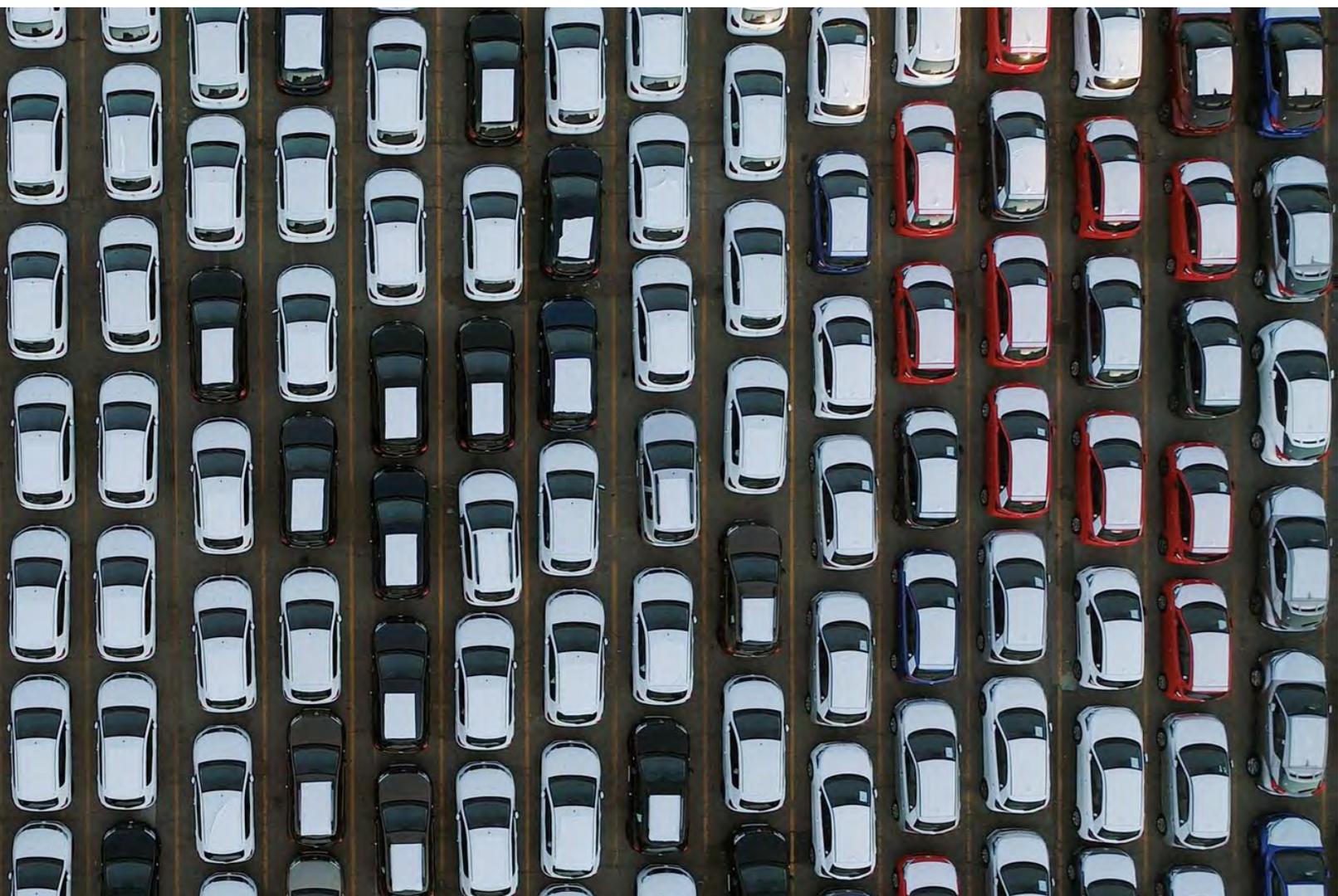




SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

www.sintermar.com



NEL PORTO DI TRIESTE CONTINUA LA “CURA DEL FERRO”

Zeno D'Agostino, presidente AdSp mar Adriatico orientale usa spesso ripetere “Il futuro del porto non è il porto”. Ci siamo fatti spiegare che cosa intenda dire.

Zeno D'Agostino



Le banchine sono importantissime ma lo sono anche i magazzini, i piazzali e qualcosa all'esterno.

É questa la “filosofia” D'Agostino che usa spesso uno slogan: *“Il futuro del porto non è il porto”.*

“Credo che a Trieste ormai lo abbiano capito tutti quello che intendo: se vogliamo fare il bene delle banchine, dobbiamo pensare, pianificare, progettare e sviluppare quello che succede fuori dal porto, altrimenti proprio le banchine saranno le prime a pagare.

45



SUSPORT

SUStainable PORTs

Programma
Interreg Italia-Croazia
2014-2020



Il Porto di Ancona partner del progetto SUSPORT

Il progetto punta a migliorare
la sostenibilità ambientale
e l'efficienza energetica
dei porti adriatici

METODOLOGIE CONDIVISE

AZIONI PILOTA

STRATEGIE A LUNGO TERMINE

Non è dunque mancanza di attenzione verso le banchine perché, spiega il presidente, se si pianifica, si progetta e si diventa gestori e coordinatori di quello che sta fuori dal porto, i primi ad esultare sono proprio coloro che lavorano sulle banchine”.

Trieste in questo periodo continua ad investire nel progetto ferroviario che ormai fa dello scalo giuliano un'ecceellenza europea.

“Abbiamo lanciato nuovi investimenti nelle ultime settimane con 20 milioni messi a disposizione insieme a Rfi, un decimo di quello previsto essere investito insieme nel porto di Trieste e in quello di Monfalcone. In questo modo continuiamo la “cura del ferro” se così vogliamo chiamarla, con i grandi investimenti finanziati dal pubblico che si integrano con grandi investimenti del privato”.

Sui dati dei traffici del 2021, il 15 Ottobre ha segnato uno spartiacque dice D'Agostino: “Devo dire che quello che è successo ha inciso meno del previsto e alla fine il dato di Ottobre non ha risentito così tanto quanto pensassimo.

A me piace studiare le statistiche e se andiamo a vedere i dati sul ro-ro siamo molto ma molto cresciuti anche perché abbiamo messo a disposizione più spazi e ormeggi.

Le crociere hanno risentito positivamente di quel che succede in alto Adriatico, mentre per i container il dato è interessante: i numeri sono simili al 2019 ma è la qualità ad essere migliorata perché è cambiato il traffico: è calato il transhipment e aumentato il traffico inland con dati ben oltre la doppia cifra e soprattutto con container pieni”.

47



I PROBLEMI? CI SONO MA CERCHIAMO DI AFFRONTARLI E DI RISOLVERLI



Mario Mega

Mario Mega presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, ha rilasciato alcune dichiarazioni al nostro quotidiano sui problemi e progetti futuri dello scalo siciliano

48

Presidente, quali sono, se ci sono i principali problemi che deve affrontare?

I problemi mantengono in vita. Sicuramente ci sono, ma cerchiamo di affrontarli. Ogni tanto cominciamo a dare qualche primo risultato dei primi due anni di programmazione. Diciamo che soprattutto sono in evidenza il lavoro e gli sforzi per dare una progettualità integrata all'area dello Stretto. Cosa che mancava.

Quando si parla dello Stretto si deve parlare solo di servizi crocieristici e di passeggeri o anche di traffico merci?

Avete sofferto molto con il crocierismo a tasso zero, ci sarà una ripresa nel 2022?

Sicuramente l'asset principale è rappresentato dal traghettamento dei passeggeri e poi il crocierismo. C'è la possibilità, soprattutto sul porto di Milazzo, di sviluppare il traffico ro-ro con le Autostrade del mare. Al momento abbiamo solo due collegamenti, uno da Milazzo e l'altro da Messina, rispettivamente per Napoli e per Salerno. Ma se riusciremo a portare avanti un progetto di ampliamento degli spazi di sosta in porto, c'è la possibilità di potenziare anche questi servizi.

Già adesso, per fortuna, si vede una ripresa. Le navi stanno tornando, non sono ancora con coefficienti di riempimento elevati, però cominciamo ad avere cinque, sei, anche sette navi a settimana. Nel 2022 le previsioni sono per un numero di scali che ci consentirebbero addirittura di battere il record del 2019, quindi i numeri sono importanti. Stiamo lavorando per aumentare l'accoglienza, soprattutto con il Comune di Messina lavoriamo per eliminare delle criticità che ci sono state segnalate anche dai passeggeri e sono convinto che l'anno prossimo l'accoglienza sarà decisamente migliore.

Per concludere, è favorevole al ponte sullo Stretto?

Sono favorevole solo dal punto di vista del principio. Sicuramente è un'opera che ai fini del trasporto ferroviario sarebbe utile, anche se non così determinante come viene detto perché ancora ci sono moltissimi problemi per arrivare a Villa San Giovanni, ma soprattutto in Sicilia.

Il vero problema è che io mi devo preoccupare anche dell'integrazione fra i Comuni di Villa San Giovanni e Messina e purtroppo il ponte rischia di allontanare, invece che avvicinare, i pendolari e quindi spero che ci possano essere dei ripensamenti anche su questo fronte.

49

COMBI LINE

International Spa



www.combiline.it

UN MONDO NELLE VOSTRE MANI

IL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ DELLA ADSP MAM



Un contributo significativo per raggiungere obiettivi di sviluppo sostenibile, nei territori del Sistema. Con questo intento, l’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale (AdSp MAM) si è dotata del Bilancio di Sostenibilità, relativo all’anno 2020, per rendicontare e far conoscere pubblicamente le attività svolte e i loro impatti, sotto il profilo economico, ambientale e sociale.

Si tratta di un percorso fortemente voluto dal ministro Enrico Giovannini (Mims) e convintamente sostenuto dall’AdSp MAM che, dopo aver partecipato alla redazione dello schema assieme ad Assoport, è riuscita, per prima in Italia, a presentare il documento completo.

51

Il Bilancio di Sostenibilità dell’AdSp MAM, verrà affinato, in un’ottica di miglioramento continuo, nei prossimi anni per consentire a tutti i cittadini e agli interlocutori di conoscere sia l’operato dell’Ente, sia come esso realizza e interpreta la propria missione.

IL PIÙ BEL VIAGGIO SULLA TERRA È SUL MARE.



Sulla terra scoprirai i colori, i suoni e i sapori autentici delle culture locali, attraverso escursioni e itinerari unici. Quando salperai, il tuo viaggio continuerà attraverso il cibo e l'intrattenimento a bordo delle navi Costa. Un viaggio da esploratori responsabili, attento alle persone e al nostro pianeta.

Scopri di più su [costa.it](https://www.costa.it) | Seguici su    




Costa

Il documento prende in considerazione oltre l'aspetto economico e le relative *performance* economiche/finanziarie dell'Autorità di Sistema, anche gli aspetti collegati al sociale e alla sostenibilità ambientale

La struttura del Bilancio di Sostenibilità si articola in tre sezioni: Identità Aziendale, in cui sono esplicitati la missione, i valori di riferimento, la visione, la storia dell'AdSp, le attività, gli *stakeholders*, le strategie, il sistema di *governance*, le infrastrutture e l'assetto organizzativo; Relazione Sociale, in cui si descrivono le iniziative intraprese, le relazioni con i portatori di interesse, interni ed esterni e i risultati raggiunti per le diverse tipologie: Dimensione Economica – Patrimoniale e Finanziaria, in cui si espone la rappresentazione della situazione finanziaria, patrimoniale e la determinazione

del valore economico generato e distribuito agli *stakeholders*, a determinazione del valore aggiunto.

Gli *stakeholders*, o portatori di interesse, con cui interagisce l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale sono: gli operatori del cluster del trasporto marittimo, del settore portuale e della logistica; gli operatori delle risorse umane: i fornitori, la Pubblica Amministrazione e la collettività.

Vogliamo rafforzare e intensificare dialogo e sinergia con i nostri stakeholders commenta il presidente di AdSp MAM, Ugo Patroni Griffi. *Un obiettivo che si può raggiungere solo amplificando i canali della comunicazione e della trasparenza e mettendoci costantemente in discussione. Alla base del percorso virtuoso di sostenibilità, infatti, c'è l'identificazione di*

53





Spediporto

spediporto.com



quelle che sono le tematiche più significative e le aspettative più importanti rispetto all'azione dell'Autorità di Sistema, seguendo il principio della "materialità", ossia valutando tutte quelle informazioni utili sugli aspetti che incidono, in modo rilevante, sull'attività dell'Ente, sul suo andamento, sui risultati e sull'impatto che essa genera.

Il Bilancio di Sostenibilità è stato redatto seguendo i principi di redazione del *Sustainability Reporting Standards del Global Reporting Initiative (Gri)*, ente internazionale senza scopo di lucro nato con il fine di definire gli standard di rendicontazione della *performance* sostenibile e prende in considerazione, contemporaneamente, sia l'approccio tridimensionale, rivolto alla sostenibilità economica, sociale e ambientale, sia l'approccio ai portatori di interesse.

Le azioni intraprese dall'AdSp MAM, inoltre, sono state riclassificate per i 17 obiettivi *Global Goal* (gli obiettivi di sviluppo sostenibili) che i Paesi membri dell'Onu devono perseguire entro il 2030.

I dati esposti attengono l'anno di esercizio 2020 e, ove disponibile, anche l'anno 2019, e derivano da documenti dell'Ente e da Bilanci/Consuntivi di esercizio approvati.

Il Bilancio di Sostenibilità è pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità, www.adspmam.it, nella sezione "Amministrazione Trasparente – Bilanci – Bilancio preventivo e consuntivo".

55

Richieste di maggiori informazioni possono essere rivolte all'indirizzo protocollo@adspmam.it.

RINSALDARE L'ALLEANZA FRA LA **COSTA** E L'AREA METROPOLITANA TOSCANA



Nereo Marcucci, coordinatore Commissione Infrastrutture e Logistica di Confindustria Toscana ha inviato un redazionale per la nostra pubblicazione di fine anno evidenziando il ruolo degli industriali toscani.

Per proseguire i progetti di reindustrializzazione della costa toscana, occorre certamente che vengano superate le lacune infrastrutturali che da anni tengono ingessata l'economia ed il sistema produttivo dei territori costieri.

Si tratta di ostacoli, per molti versi anacronistici, che stridono pesantemente con le attività progettuali che dovrebbero svilupparsi per cogliere le opportunità del pluricitato Pnrr.

Infatti, i deficit di collegamento ferroviario e stradale dalla costa all'area metropolitana di Firenze, unitamente all'incredibile mancata realizzazione a tutt'oggi della Tirrenica, rischiano di pregiudicare pesantemente i sistemi produttivi della costa.

La Commissione Infrastrutture e Logistica di Confindustria Toscana ha accuratamente esaminato l'articolata produzione normativa e i decreti attuativi del Governo e del Parlamento, con un focus particolare sul Decreto del Mef che reca il "quadro finanziario per amministrazioni titolari" suddividendo per annualità ed obiettivi generali dei diversi ministeri le risorse del Pnrr e del Fondo Sviluppo e coesione alle quali sono stati aggiunti, sostanzialmente con le stesse regole di realizzazione entro il 2026, circa 30 miliardi del Fondo Complementare alimentato con risorse nazionali.

La Confindustria Toscana ha inoltre analizzato il dossier allegato al Documento di economia e Finanza intitolato "dieci anni per trasformare l'Italia strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti".

Una prima valutazione riguarda la distonia tra le richieste di finanziamento di infrastrutture avanzate dalla Regione e dalla stessa Confindustria Toscana e l'assegnazione di risorse che possono essere quantificate nel circa 40% a quelle del Sud e del Nord del Paese e nel 10% a quelle del Centro.

Nella destinazione di queste ultime la Commissione di Confindustria regionale ha apprezzato l'impegno per l'ulteriore avanzamento della realizzazione della tramvia fiorentina, per il cold ironing nei porti di Livorno e Piombino, per l'avanzamento della "due mari" da Arezzo, per la generalizzazione – entro il 2026 – della tecnologia di sicurezza ferroviaria.

Gli Industriali toscani intendono svolgere un ruolo propositivo e di sollecito, verso le Istituzioni Regionali e gli altri soggetti destinatari di risorse (Fs, Anas, ecc), anzitutto per monitorare quali e quante risorse finanziarie nazionali risultino disponibili – nel periodo 2021-2026 – per effetto della copertura alternativa con risorse comunitarie.

La Commissione, per formulare suggerimenti ed implementazioni, potrà contare su un flusso informativo nazionale affidabile circa i trasferimenti di risorse alle Regioni e agli Enti locali, oltre che sui rapporti con la Regione Toscana che sono stati assicurati dall'assessore regionale ai Trasporti.

L'attenzione degli Industriali toscani è puntata a valutare le ulteriori iniziative legislative promosse dal Governo e in discussione nei due rami del Parlamento tra le quali il Ddl "concorrenza" che interviene sulle concessioni demaniali portuali, la Legge di Bilancio e la conversione in Legge del D.L. 121 che, finalmente, pone le premesse per il passaggio all'Anas della realizzazione dell'Aurelia, meglio conosciuta come "Tirrenica".

Il lavoro in corso di Confindustria Toscana, sarà l'occasione per condividere l'idea di rinsaldare l'alleanza tra i territori della costa toscana con l'area metropolitana, recentemente ripresa da numerosi sindaci a partire da quello di Firenze Nardella, come ha proposto il presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara Piero Neri, ai presidenti delle altre Confindustrie territoriali.



CONFINDUSTRIA
Livorno Massa Carrara

INSIEME



**MOLTIPLICARE
IL VALORE**

Via Roma, 54 - 57126 Livorno

Tel. +39.0586.263011

Fax +39.0586.804192

info.livornomassacarrara@confindustriallivornomassacarrara.it

LA LOGISTICA AL SALTO DI QUALITÀ



Mino Giachino

59

Il magazine di fine anno de il Messaggero Marittimo è, per molti aspetti, divenuto la sede dell'esame di coscienza annuale della Logistica italiana. Negli ultimi dieci anni, secondo uno studio di Ambrosetti, Amazon è risultata l'azienda che ha creato il maggior numero di posti di lavoro nel nostro Paese. Durante la Pandemia, senza i trasporti e la logistica, il Paese sarebbe andato in tilt, eppure la logistica e l'autotrasporto,

nell'attenzione e nelle priorità della politica italiana, continuano ad essere trattati come figli di un Dio minore.

Nella formazione del Governo, salvo eccezioni, a occuparsi del trasporto merci e della logistica, arrivano avvocati, grandi esperti di agricoltura e, addirittura, un ex fotografo di calcio e... chi più ne ha più ne metta. Il fatto è che la logi-



SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali
marittimi

dal **1924**



www.saimare.com



stica vale il 10% del nostro Pil ed è decisiva per la qualità e le dimensioni del nostro interscambio commerciale, tanto più ove si consideri che, con il crescere della economia globale, il funzionamento del sistema logistico mondiale è destinato ad assumere un ruolo assolutamente centrale.

Se una volta ai grandi leader politici veniva (giustamente) chiesta una solida competenza e una chiara visione nella politica internazionale, si da meritare le denominazione di "Gross Politicque", oggi è ancor più impensabile che un leader che non sia dotato di una radicata concezione dell'importanza fondamentale della logistica e che non comprenda la gravità di eventi accidentali come è stato l'episo-

dio della nave intraversatasi nel canale di Suez.

Nella diffusa sottovalutazione del ruolo della logistica e del divario di crescita causato dalle anomalie del nostro sistema, una funzione di importanza primaria viene rivestita dall'informazione, anche tradizionale, come i quotidiani e le riviste.

Da ultimo, gravi responsabilità devono essere attribuite al nostro eccessivo frazionamento del sistema associativo, poco avvezzo e assai refrattario al gioco di squadra che, invece, costituirebbe il modo più efficace e sicuro per incidere nel mondo politico, nella compagine dei partiti e dei grandi teorizzatori, anche se potrebbe essere sufficiente riprendere ed attuare la logistica evidenziata nel "Patto della Logistica".

Il mondo associativo dovrebbe offrire la "Pace Sociale" per alcuni anni per ottenere una politica dei trasporti e della logistica che non venga stiracchiata continuamente per la pressione esercitata dalla minaccia di blocchi del trasporto. Una delle chiavi risolutive sta senz'altro nel saper rendere strutturale per il bilancio dello Stato il Ferrobonus e il Marebonus così come gli incentivi alla vendita dei trasporti franco destino.

La politica del mare è parte relevantissima delle nostre relazioni internazionali così come lo sono l'intermodalità, lo Sportello unico doganale, radiometrico.....

61



NOLI ALLE STELLE E CROLLO DEI LIVELLI DI SERVIZIO



Alessandro Pitto

62

Alessandro Pitto presidente di Spediporto da tempo lancia appelli perché venga risolto il problema della viabilità nell'area genovese. Importante non ...predicare nel deserto. Proponiamo una sua intervista.

Sulla situazione attuale posso dire che c'è sempre da lavorare, ma confidiamo che le cose stiano procedendo anche se dovremo fare i conti con una realtà che ci dice che per i prossimi 3-5 anni sulle strade ci saranno ancora diversi cantieri aperti perchè la situazione era in effetti compromessa.

Non ostante questa situazione i nume-

ri del 2021 dicono che c'è stato un forte risveglio per quello che riguarda l'economia, con la ripresa dei traffici e la crescita del Pil a livello nazionale.

Un dato positivo che si scontra con tutte le difficoltà che lo shipping a Genova e in tutto il mondo ha dovuto e deve affrontare, per cui è lecito aspettarsi un periodo in cui ci sarà ancora da "soffrire".

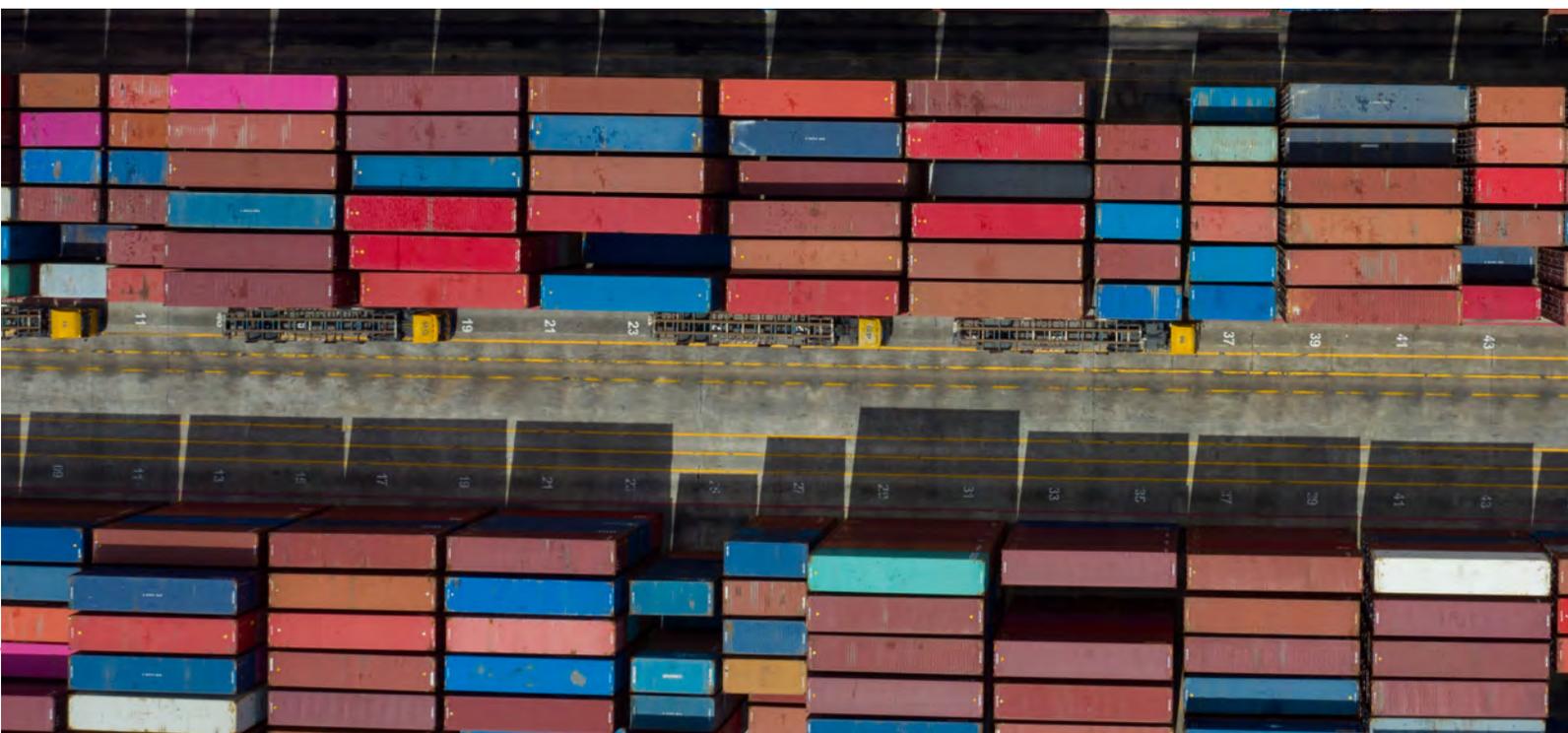
Tra i problemi maggiori del settore quello dell'aumento del prezzo dei noli andato alle stelle: il dato più preoccupante è che ad accompagnare tale aumento è stato un crollo dei livelli di servizio per quanto riguarda l'affidabilità, la puntualità e la mancanza di containers vuoti unito alla difficoltà di trovare spazi sulle navi.

A rimetterci sono certamente i caricatori, importatori ed esportatori che si sono trovati di fronte a spese inattese mentre per noi spedizionieri in questa situazione è sempre più difficile spiegare perchè si debba pagare un prezzo così alto per un servizio scadente.

Altro tema di grande attualità che riguarda in qualche modo anche Spediporto è il tema "green" che non è affatto da trascurare, né si può far finta di adempiervi con qualche etichetta che poi nei fatti facciano rimanere tutto così come è sempre stato.

È ovvio che cercare di ridurre le emissioni comporterà impegno e consapevolezza da parte di tutti, mettendo in conto nuovi costi perché inquinare meno ha comunque un prezzo che dovremo essere disponibili a pagare.

63



50+50 SEMPRE INSIEME A VOI.



CONTSHIPITALIA.COM



contship
italia group



la spezia
container terminal

ABBIAMO FESTEGGIATO **50 ANNI**
MA LA NOSTRA **SFIDA**
GUARDA AL **FUTURO**

65

*Alfredo Scalisi,
amministratore delegato
de La Spezia Container
Terminal, ha ricordato in
questa nostra intervista
volante i primi 50 anni
di storia del terminal
spezzino e illustrato su
grandi linee i progetti futuri*



Alfredo Scalisi

Siamo fieri e orgogliosi di aver festeggiato lo scorso Settembre i primi 50 anni del La Spezia container terminal (Lsct), con un evento molto bello all'interno del porto.

Ma abbiamo scelto di sponsorizzare anche alcune iniziative a livello cittadino perchè La Spezia percepisca la realtà portuale non come un "mostro contro cui combattere" ma come una possibilità di trovare una simbiosi di vita insieme.

50 anni fa c'era il "nostro" Angelo Ravano a cui dobbiamo i successivi 50 anni di attività che ci hanno portato a diventare quello che siamo oggi.

C'era un solo molo chiamato Garibaldi, e la prima nave è stata lavorata con cinque risorse che hanno sbarcato 10 container impiegando 24 ore!.

Adesso la famiglia di La Spezia container terminal è fatta da 615 persone, una nave viene lavorata in poco più di una giornata nella quale riusciamo a fare 2000-3000 movimenti.

Questo grazie all'evoluzione tecnologica, del territorio e delle persone che hanno permesso di fare del porto di La Spezia uno dei maggiori scali italiani.

Proprio ora che abbiamo festeggiato il mezzo secolo di storia, abbiamo mosso i primi passi per i prossimi 50 che vedranno La Spezia potenziare le strutture.

In termini di capacità passeremo da 1 milione e 400 mila teu attuali a 2 milioni di teu, aggiungeremo una banchina da 524 metri che sarà così capace di lavorare navi da 400 metri.

Un progetto che non è solo sulla carta ma che è stato consegnato all'Autorità di Sistema portuale di La Spezia e che permetterà allo scalo di muovere il primo passo verso il futuro.

66

LA MANCANZA DI **ADBLUE** E **AUTISTI** È DA CONSIDERARE UN **VERO PROBLEMA**



Betty Schiavoni

Con Betty Schiavoni, general director della casa di spedizioni internazionale Freschi & Schiavoni di Milano, parliamo dell'obbligo del Green pass sui luoghi di lavoro.

67

Con Alsea, che la Schiavoni presiede, ci eravamo preoccupati prima del 15 Ottobre, evidenziando che la nuova normativa avrebbe potuto produrre disagi notevoli soprattutto per gli autisti stranieri.

Per fortuna le cose non sono andate così.



Unità Operativa Fhp Livorno Marteneri

CARRARA • LIVORNO • MONFALCONE • VENEZIA

Info@fhpgroup.it

www.fhpgroup.it

LA FORZA DELLA SQUADRA

FHP Holding Portuale (FHP), espressione di F2i sgr, principale gestore indipendente italiano di fondi infrastrutturali, rappresenta il **primo operatore portuale italiano nel settore delle rinfuse**, attivo nell'Alto Adriatico e nel Tirreno attraverso 8 terminali in gestione, magazzini e infrastrutture intermodali di interconnessione, 13 società operative, oltre 500 dipendenti, oltre 9 milioni di tonnellate di merci movimentate annualmente. Dal consolidamento in FHP nasce un network integrato di servizi nel settore della logistica portuale delle rinfuse, delle merci varie, del general e project cargo con l'obiettivo di adeguare l'innovazione, lo sviluppo e la sostenibilità del settore alle mutate esigenze del mercato.

Il Gruppo FHP Holding Portuale gestisce piattaforme logistiche nei siti di Carrara, Livorno, Monfalcone e Venezia creando un asset strategico di collegamento fra l'Adriatico e Tirreno a **supporto della competitività dell'industria italiana**.

Unità Operativa di LIVORNO
Via S. Orlando, 18/20 - 57123 Livorno
Tel. +39 0586 24777 - Fax +39 0586 247777

Unità Operativa di MONFALCONE
Via Terme Romane, 5 - 34074 Monfalcone
Tel. +39 0481 411141 - Fax +39 0481 411615



69

Diciamo che il problema si sente ancora soprattutto perché ci sono autisti stranieri di Paesi dell'Est Europa che ancora non si vaccinano per una questione di paura. Rispetto a quello che ci eravamo prefigurati il problema non è stato così grave perché in qualche modo anche grazie ai corridoi particolari e ad un controllo accurato siamo riusciti a tenere la situazione sotto controllo.

La grande paura e il "terrore" che avevamo non si è manifestato, ma bisogna comunque tenere il caso sotto un costante controllo. La presidente Alsea ci delinea anche uno scenario di quello che potrebbe succedere nel settore trasporti da oggi a fine anno.

"Non riesco a prevedere quanto i prezzi potranno andare alle stelle, quello che stiamo vivendo è l'aumento continuo del gasolio con la mancanza dell'AdBlue, associato al deficit di autisti. I costi aumenteranno ancora?"



Se così fosse è molto prevedibile una congestione in porti, aeroporti e interporti, che causerà sicuramente ritardi. Se la catena si blocca in qualche punto non riusciremo mai a chiudere il giro di consegne e ritiri.

A tanta domanda in questo momento non si riesce a rispondere in modo adeguato e allora potremmo arrivare a un problema non più risolvibile in tempi brevi. Per questo a livello associativo occorre una nuova carta della logistica ponendoci una domanda: cosa stiamo facendo sui vari tavoli nazionali?

Dobbiamo capire che la supply chain deve includere sempre più committente e produttore, creando una filiera il più possibile verticale in tutte le attività.





ECO TRANS PORT SUSTAINABILITY INTER MODALITY LOG ISTICS



Let's be sustainable.

Il **mondo** del trasporto si incontra a Verona per la fiera più **sostenibile** dell'anno.

16-19 **MARCH 2022** | **VERONA**

LETEXPO.IT | info@letexpo.it | 06.8715371- 081.18404660

Promoted by **ALIS**
ITALIA
IN MOVIMENTO

Organised by **ALIS**
SERVICE

In cooperation with **veronafiere**
Trade shows & events since 1898



salerno
containerterminal

*Your friendly gateway
to the World!*



www.salernocontainerterminal.com



GRIMALDI GROUP

Perseguiamo l'OBIETTIVO
di un TRASPORTO MARITTIMO
sempre più ECO-SOSTENIBILE

il Gruppo Grimaldi impiega navi di nuovissima generazione
con caratteristiche uniche al mondo, ibride, a basse
emissioni nocive e dal design innovativo.

Inoltre, durante la sosta in banchina tali navi utilizzano
l'energia immagazzinata in un set di batterie al litio
presenti a bordo che si ricaricano durante la navigazione,
garantendo zero emissioni in porto.

www.grimaldi.napoli.it

La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro
GREEN nel MEDITERRANEO



GRIMALDI GROUP

www.grimaldi.napoli.it