

IL MESSAGGERO MARITTIMO

www.messaggeromarittimo.it

2018

I PORTI A UN ANNO DALLA RIFORMA



LOGISTIC
SHIPPING
TRANSPORT

SOMMARIO



- 4 DELRIO: CENTO OPERE PRIORITARIE
- 7 D'AGOSTINO: LE SFIDE CI ENTUSIASMANO
- 12 CORSINI: MAXI-DARSENA NON E' 'LIGHT'
- 16 GIAMPIERI: INTEGRAZIONE FRA SEI PORTI
- 18 PAROLI: DOGANA, UNIVERSITA' E 'ZES'
- 21 RONCALLO: PONTREMOLESE CI STA A CUORE
- 24 MUSOLINO: PORTO MARGHERA ECCELLENZA
- 27 ROSSI: DARSENA E FERROVIA
- 29 SERRACCHIANI: SINERGIA REGIONE-AdSp
- 32 MATTIOLI: UN MINISTERO DEL MARE
- 35 DUCI: RIFORMA PORTUALE
- 37 BECCE: LA PIATTAFORMA EUROPA
- 42 GIACHINO: LOGISTICA IN RITARDO
- 45 PAOLETTI: L'ARRIVO DI MSC VITA
- 48 FULCERI: 'VESPUCCI', UNA REALTA'
- 53 MONTARESI: LA SPEZIA VA COME UN TRENO
- 56 PITTO: SEMPRE PIU' DIGITALIZZAZIONE
- 57 BONO | APONTE: CRESCITA SENZA PRECEDENTI

Questa pubblicazione arriva al termine del primo anno di applicazione della nuova Riforma portuale voluta dal ministro Delrio. Una legge che avrà bisogno di alcuni piccoli correttivi ma che segna un deciso passo avanti del nostro Paese sulla strada della competitività intermodale, di quella grande catena formata dalle "autostrade del mare", dai porti, dalle strade, dalla ferrovia, dagli interporti, dalle vie d'acqua interne.

Il Sistema Italia forse ha trovato la giusta via per poter finalmente essere una valida alternativa, nonostante il grave ritardo, alla portualità del Nord Europa, per diventare quella grande piattaforma logistica in mezzo al Mediterraneo spesso ricordata, negli ultimi due decenni, dai nostri politici nella loro "vision" del Paese che verrà.

Come sta componendosi il quadro dopo la recente Riforma? Per dare risposta a questa domanda abbiamo interpellato alcuni dei principali protagonisti di questo processo partendo dallo stesso ministro Graziano Delrio e proseguendo con i governatori di alcune delle regioni più rappresentative, con diversi presidenti delle neonate autorità di sistema portuale, con i rappresentanti delle associazioni del cluster marittimo portuale, con vari importanti operatori del settore. Un viaggio tra Trieste e Livorno, tra La Spezia ed Ancona, tra Genova e Roma.

E' la prima pubblicazione di questo tipo realizzata con questa finalità dalle "Edizioni Commerciali e Marittime" e segna anche un nuovo corso del nostro giornale, "Il Messaggero Marittimo", in cui i principali eventi del settore avranno ampi approfondimenti video e soprattutto le notizie verranno pubblicate sul nostro sito (www.messaggeromarittimo.it) praticamente in tempo reale.

I nostri lettori ed abbonati troveranno durante l'arco della giornata sempre nuove informazioni, messe in rete appena disponibili che forniranno un valore aggiunto anche al loro lavoro, alle loro competenze.

www.lorenziniterminal.it



LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

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

Terminal Containers:

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

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

Investimenti già finanziati per oltre il 92%

CENTO E PIU' OPERE PRIORITARIE PER 100 MILIARDI

Si avvicina la fine dell' anno e come sempre accade è il momento in cui si fanno dei bilanci, in cui si guarda ai prossimi dodici mesi. E' a tutti evidente come questa scadenza quasi si sovrappone anche alla ormai prossima fine della legislatura, all' arrivo delle elezioni politiche che decideranno anche il futuro assetto del nuovo Governo. A Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti abbiamo rivolto alcune domande legate all'attività del suo dicastero.



Graziano Delrio



Le infrastrutture devono essere utili a collegare il Paese, snelle e condivise. E' previsto un investimento totale di oltre 100 miliardi, già finanziati per oltre il 92% e in gran parte con i cantieri aperti.

Riguardo alla Riforma portuale quanto importante è stato il contributo di tutto il cluster marittimo? Si tratta della riforma ideale o della migliore riforma possibile?

E' stato ed è fondamentale. Vedo che il cluster ha capito il senso della riforma e lavora sempre più

Signor Ministro, Lei ha spesso sottolineato qual' era la situazione del comparto Infrastrutture e Trasporti al momento del suo arrivo a Porta Pia e che cosa è stato fin qui realizzato. Possiamo ricordare alcuni dei passaggi da Lei ritenuti più significativi?

Se è vero che la geografia disegna l'Italia come la vera porta d'accesso per l'Europa, è altrettanto vero che abbiamo trovato una situazione in cui il nostro destino non era stato programmato in questa direzione. In questi anni abbiamo posto le basi per un nuovo sistema di trasporti e di logistica, definendo un programma di interventi che da qui al 2030 ci consentiranno di collegare il Paese attraverso mare, ferro, aria e strada, avendo ben chiara una strategia, fatta di cura del ferro e cura dell'acqua, di mobilità sostenibile e di migliore qualità della vita. Tutto questo si è tradotto nell'ultimo Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia" nell'individuazione delle oltre 100 opere prioritarie, progetti nuovi, o da completare, o rivisti.

in modo cooperativo, definendosi sempre più come un vero Sistema italiano del Mare. Con la riforma della governance abbiamo fatto un'importante azione di semplificazione ormai entrata a regime con l'avvio delle nuove Autorità di Sistema portuali che saranno un fondamentale snodo di coordinamento anche per le altre infrastrutture e piattaforme logistiche. Si tratta di un risultato notevole, che potremmo certamente migliorare insieme, raggiunto grazie alla collaborazione di tutte le istituzioni e gli operatori coinvolti, ma che fa parte di un complesso di azioni che vanno tutte nella stessa direzione: semplificazione delle regole e incentivi per il rafforzamento della logistica. Sostegno all'intermodalità, dunque, con incentivi come marebonus e ferrobbonus mirati a favorire lo spostamento delle merci dal mare al ferro e allo stesso tempo un programma di interventi nello sviluppo del sistema infrastrutturale portuale con 5 miliardi di investimento per i prossimi 10 anni.

il più grande piano degli ultimi decenni che punti sulle autostrade del mare e i risultati iniziano già ad arrivare, con dati di traffico tornati a livello pre-crisi e merci che viaggiano su ferro in aumento del 4,1% nel 2016.

Gli apprezzamenti che da più parti le sono stati rivolti per come e per quanto ha fatto in tutti i settori di sua competenza oltre che farle piacere le lasciano un po' di amaro in bocca per quanto ancora si potrebbe fare?

Sono ottimista per le ragioni che le dicevo prima: il cluster marittimo ha capito che abbiamo operato a suo vantaggio e per l'interesse nazionale. Credo che il traguardo finale si possa raggiungere passo dopo passo, avendo ben chiara la direzione che ci siamo dati ed avendo già percorso i primi passi importanti. Voglio pensare ai risultati positivi già raggiunti, al nord come al sud del nostro paese. Le faccio solo due esempi, a cui tengo particolarmente. Il porto di Trieste si sta affermando sempre più come snodo fondamentale per il sistema industriale di un quadrante europeo a forte crescita economica e dall'altra parte del paese, il completamento dell'Autostrada del Mediterraneo già quest'anno ha dato nuovo impulso al turismo del sud Italia. Due tasselli molto diversi, ma che fanno parte di un'azione di sistema, di uno Stato che ricomincia a far sentire la sua presenza, nella programmazione di una politica economica con una vision ben chiara e allo stesso modo che porta a termine ciò che ha iniziato, per migliorare la vita dei cittadini, in tutti i contesti, anche i più difficili.

Signor Ministro la sua laurea in medicina quanto e come le è servita per approcciarsi prima con le responsabilità di Sindaco e poi con quelle di Ministro della Repubblica?

Da medico e da amministratore pubblico c'è una parola che io amo ripetere spesso, che ha un significato anche politico molto importante, e cioè "cura". Che abbiamo tradotto anche con la cura del ferro e la cura dell'acqua. La parola cura significa come radice etimologica "sguardo", cioè apri gli occhi, cerca di vedere e conservare quello che hai perché questo è un elemento assolutamente importante. Questo ha, ovviamente, anche un valore politico enorme e in un territorio, in un paese bellissimo come l'Italia, è chiaro che la cura è un elemento essenziale. Ecco, da Sindaco prima e da Ministro ora

credo che questo sia centrale nel mio impegno, occuparmi del benessere delle persone, perché penso che sia ancora possibile che una politica alta possa migliorare le condizioni di vita di tutti, soprattutto gli ultimi, e dei sistemi complessi allo stesso tempo. Credo che questa debba essere la nostra quotidiana "terapia".

A quanti si dicono rassegnati che in Italia non cambia mai niente, che non c'è possibilità di fare qualcosa di diverso, in particolare ai tanti giovani delusi, Lei medico, marito e padre di nove figli, una vita privata che deve far conto con gli impegni della politica, può spiegare la sua scelta? Perché impegnarsi? Perché ne vale la pena?

«Perché occuparsi del Bene Comune è la cosa più bella che si possa fare. Significa occuparsi, nel caso del Ministero che dirigo, degli spostamenti quotidiani delle persone e delle imprese, di coloro che ogni mattina si alzano e fanno il loro dovere, per fare in modo che si possa spostare nel modo più efficace possibile. La strada è lunga, le opere pubbliche impiegano tempo per essere realizzate, ma la pianificazione di riordino di opere e risorse, se viene confermata, darà grandi risultati nei prossimi anni. Il popolo italiano non è disfattista, ma tenace e costruttivo. La pubblica amministrazione deve creare pari opportunità per sviluppare i talenti, per far viaggiare il valore del Paese e per realizzare i diritti alla mobilità».



NOSTROMO
GIOVANNI MALINCONICO,
DI PIANO DI SORRENTO.

È in Moby dal 1985,
ma è un "figlio d'arte"
visto che già suo padre
lavorava con noi
dai primi anni '70. Giovanni
è la seconda generazione
che naviga con noi.

NAVIGHIAMO ITALIANO

"Che senso ha, per una nave, battere bandiera italiana se a bordo sono imbarcati pochissimi, o nessun italiano, e tanti marittimi extracomunitari sfruttati a stipendi da fame? Ha senso per l'armatore, che con la bandiera italiana ha la quasi totale esenzione dalle tasse. Non ha senso per i tanti lavoratori del mare lasciati a casa disoccupati e non ha neppure senso per gli extracomunitari sottopagati e sfruttati.

Noi, Onorato Armatori, con le nostre compagnie **MOBY**, **TIRRENIA**, **SPL** e **TOREMAR**, difendiamo da 5 generazioni l'italianità dei nostri equipaggi. Siamo rimasti con orgoglio e fierezza i soli a difendere la tradizione dei marittimi italiani. Dei circa 4.750 lavoratori del Gruppo Onorato meno del 6% è straniero, ma anche loro sono assunti e inquadrati con contratti italiani. Navigare con noi, significa anche difendere il lavoro della nostra Gente."

Vincenzo Onorato


ONORATO
ARMATORI

ONORATO ARMATORI È


MOBY

tirrenia

 **Toremarmar**


SPL

D'Agostino, presidente Assoportri e "AdSp" Adriatico Orientale

"LE SFIDE CI ENTUSIASMANO E L'INTERMODALITÀ CI RILANCIA"

Stiamo lasciando il 2017 alle nostre spalle. È stato un anno molto intenso per il presidente Zeno D'Agostino che ha il piacere e l'onore di guidare l'Associazione dei porti italiani e di presiedere l'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Orientale, quella che fa perno su Trieste e che, con la firma di uno specifico decreto da parte del Governo, a breve ingloberà a pieno titolo gli scali del Friuli Venezia Giulia. Abbiamo incontrato il presidente D'Agostino per ripercorrere insieme a lui i mesi appena trascorsi volgendo anche lo sguardo verso il 2018.

Presidente iniziamo questa chiacchierata dal suo incarico nazionale, dalla presidenza di Assoportri. Rispetto ai suoi predecessori è affiancato da colleghi scelti dal Ministro e che hanno come parole d'ordine il "fare sistema". Assoportri per effetto della Riforma portuale ha assunto le sembianze di una squadra. Quale la partita che si gioca e qual è il risultato che si vuole raggiungere?

Dopo la fase di avvio e rodaggio quando è iniziata la mia presidenza di Assoportri, ora la squadra è unita e ben affiatata. In campo abbiamo messo molti temi e questioni strategiche che passano attraverso la Consulta dei Presidenti, tra cui la costituzione per ogni autorità del Tavolo di partenariato della risorsa mare. La nuova sfida sarà soprattutto creare procedure standardizzate per tutti i porti. Non a caso uno dei problemi della legge 84/94 è che era stata la diversa declinazione della norma a livello locale con conseguenti disomogeneità e inefficienze tra i singoli porti».

Quale grado di consapevolezza avverte nei colleghi e più in generale nel cluster marittimo portuale circa le sfide da vincere?

«Premesso che ogni porto ha una sua specializzazione e una sua vocazione io vedo non solo in tutti i presidenti, ma anche negli staff dei vertici delle

Autorità di sistema, una buona consapevolezza circa le sfide che devono affrontare. Vedo una forte volontà, un forte entusiasmo e una forte competenza che in questo momento ogni porto mette in gioco nell'affrontare le proprie sfide.

Più in generale allargando il discorso a quanti operano nel nostro settore avverto un clima di forte entusiasmo che invece manca nelle altre realtà nazionali e nell'associazionismo europeo del nostro settore. Questo aspetto, naturalmente, non è una cosa che nasce per caso. Nasce perché concretamente ognuno dei soggetti appartenenti al cluster si rende conto che a Roma si sta lavorando bene. È partito un processo virtuoso per cambiare il sistema a vantaggio del nostro settore e di tutta la comunità collegata.

C'è una preoccupazione diffusa tra gli operatori, che con un cambio di Governo possa fermarsi quel processo virtuoso avviato dal ministro Delrio. È un rischio reale secondo lei?

«È chiaro che c'è una preoccupazione in tal senso. Se si vede che per una volta si sta lavorando bene a livello governativo è naturale che ci sia preoccupazione. Come è naturale che ci dovrà essere continuità con l'azione che si sta portando avanti adesso. La preoccupazione in questo caso è un elemento positivo: fa capire che in questa fase è stata presa la strada giusta».

Dobbiamo essere realmente preoccupati circa il futuro dai nuovi collegamenti che metteranno l'Italia in con il resto d'Europa attraverso le Alpi?

Non credo che possa essere giustificata una preoccupazione in questo senso. Si tratta di opere che sono parte integrante di accordi internazionali anche complessi e sono inserite nel contratto di

programma di Rfi. Probabilmente occorre porre attenzione sul fatto che è stata fatta una scelta strategica dal punto di vista amministrativo sia a livello centrale che a livello periferico. Siccome è una scelta buona, è condivisa da gran parte degli operatori, ed è lì che si potrebbe concentrare una eventuale preoccupazione del cluster».

Fra le tante novità positive introdotte dal ministro Delrio c'è quella della cosiddetta 'cura del ferro' che ha come realtà più in vista, secondo un unanime giudizio, il porto di Trieste. Cosa è stato fatto in questi mesi a Trieste? Secondo Lei qual è stata la 'chiave di volta' che ha innescato questo rilancio?

«La risposta che dò sempre rispondendo a questo interrogativo è che noi poniamo l'aspetto ferrovia, l'aspetto intermodalità, al primo posto in ogni ragionamento che facciamo. La ferrovia è nel nostro DNA, non esiste nessun tipo di discorso strategico riguardante lo sviluppo del porto che non tenga conto del fatto che esso deve integrarsi con l'evoluzione della modalità ferroviaria. Se assumiamo questo tipo di ragionamento strategico come elemento anche "comportamentale", alla fine i risultati arrivano».

Grazie a questo tipo di visione il porto giuliano si sta sempre più affermando quale scalo di riferimento dell'intero Adriatico per i traffici da e per l'Europa centro-orientale. Quali le direttrici più importanti di questo sviluppo? Quale è quella che Le dà maggiori soddisfazioni?

«Quella che per me è stata abbastanza sorprendente, perché personalmente non avrei mai pensato ad un simile sviluppo, è la direttrice verso l'Ungheria. Noi oggi abbiamo sette coppie di treni settimanali che vanno a Budapest. Abbiamo iniziato con due coppie di treni che poi sono diventate tre, cinque, sette e tra un po' diventeranno nove. Abbiamo una crescita di domanda importante in entrambi i sensi. Non è solamente import. Anche l'export

ungherese sta cominciando a passare dal porto per poi andare su direttrici come quella del Nord America che, per esempio, non avrei mai ipotizzato».

Sul fronte infrastrutturale cosa c'è in vista? Come vi state ulteriormente attrezzando?

«Posso dire che nel nostro scalo registriamo una forte attenzione, importanti investimenti, soprattutto da parte di Rfi. Sono investimenti che riguardano il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie in porto. Sono frequenti i colloqui con i vertici di Rfi per verificare le tempistiche di questi interventi alcuni dimensionalmente più piccoli, ed altri invece di portata rilevante. Complessivamente ci sono circa 120 milioni di euro che dovranno potenziare la rete ferroviaria portuale: 83 milioni di euro messi da Rfi e 27 milioni che fanno capo all'Autorità portuale. Questa è la dimensione complessiva dell'investimento circoscritto alle sole infrastrutture ferroviarie in porto. Sarà ristrutturata tutta Campo Marzio, la stazione principale dello scalo, e saranno potenziate, o saranno realizzate le nuove stazioni di Servola e Aquilinia. Possiamo ipotizzare che a regime, nel giro di sei/sette anni, il porto avrà tre stazioni ferroviarie con una capacità sicuramente vicina ai 25 mila treni».

E sul fronte della riorganizzazione delle aree portuali?

«Tutto questo potenziamento sul fronte ferroviario è collegato sia all'aumento del numero dei treni che abbiamo negli attuali terminal, che allo sviluppo di nuovi terminal. Abbiamo una crescita tendenziale, ormai continua da tre anni, che riguarda il traffico ferroviario del porto. Siamo passati dai 4.800 treni del 2014 ai circa 9.000 attesi nel 2017. Possiamo dire che sono quasi raddoppiati i traffici degli attuali terminal. C'è poi un nuovo terminal intermodale sul Molo V, tutto finanziato dal settore privato in fase di ultimazione. Questo vorrà dire nuovi treni. Quest'anno abbiamo inoltre registrato una crescita del 40% del numero dei treni container. Il terminal container registrerà sicuramente al 31 Dicembre molti più treni rispetto allo scorso anno. Abbiamo

poi in costruzione la nuova piattaforma logistica, pronta nel 2019, che coprirà in totale, a regime, un'area di 27 ettari dando così risposta ad una sempre più forte domanda.

Un traffico ferroviario in crescita esponenziale quindi?

Da questo punto di vista dobbiamo preoccuparci solo del fatto che la crescita dei treni va oltre ogni più rosea previsione ed è per questo che l'infrastruttura portuale deve adeguarsi. La cosa positiva è che invece l'infrastruttura di rete, cioè quella esterna al porto, può sostenere bene, anzi benissimo, questo tipo di crescita. Quindi è il porto che deve "infrastrutturarsi". Al contrario di tante altre realtà, non è la rete ferroviaria il problema, ma è l'infrastruttura ferrovia del porto che deve essere adeguata. Ma abbiamo tutti i finanziamenti, e abbiamo definito bene le tempistiche. Siamo perfettamente in linea e in grado di supportare questa crescita veramente importante del traffico ferroviario che ormai ci sta caratterizzando».

Cambiamo argomento. Le crociere fanno "bello" un porto ma hanno ricadute meno importanti rispetto ai traffici mercantili. Perché è opportuno supportare questo settore?

«Partiamo dal presupposto che tutti i porti italiani sono porti cittadini, sono porti urbani. Chi vive in città vede in qualche modo il traffico commerciale non in maniera positiva. Se da un lato impatta positivamente nell'economia complessiva del territorio, dall'altro crea problemi di sostenibilità rispetto allo sviluppo urbano. Molto più compatibile è il traffico crocieristico, che anzi favorisce lo sviluppo dell'economia prettamente cittadina. Visto dalla città appare molto più sostenibile economicamente il traffico crocieristico in quanto è direttamente collegato allo sviluppo turistico del territorio locale. In molti casi invece lo sviluppo commerciale, come nel caso del porto di Trieste, è collegato a dinamiche che sono continentali ed europee.

Sviluppo sostenibile, lavoro portuale, sicurezza,

sono temi sempre più rilevanti quando si parla di sviluppo della portualità. Come Trieste affronta questi aspetti?

«Quando sviluppiamo i traffici ferroviari chiaramente stiamo in qualche modo favorendo uno sviluppo sostenibile del territorio in quanto non basiamo la nostra competitività sul "via camion". Penso che questo sia un passo importante rispetto ad altre realtà portuali in cui sono preponderanti altre modalità di trasporto. Un elemento che ritengo fondamentale, sul quale stiamo lavorando è la componente innovazione. Ed è per questo che manteniamo un continuo dialogo con il mondo della ricerca triestina.

Trieste è una delle capitali europee della ricerca, dell'innovazione. Qui lavorano migliaia di ricercatori che vengono da tutto il mondo ed è impensabile che questa ricchezza non venga messa a disposizione dello sviluppo sostenibile del porto. E' fondamentale operare in un'ottica di "economia circolare" in quanto non si può pensare che lo sviluppo del porto non rientri in una visione in cui tutto debba avere una sua circolarità, in cui tutto debba essere molto più sostenibile rispetto al passato.

In questa direzione collaboriamo con "Area Science Park", il parco scientifico più grande d'Italia, nostro partner in tema di ricerca e sviluppo. Insieme a loro stiamo portando avanti una serie di iniziative riguardanti lo sviluppo della logistica e della componente industriale collegata al porto. Il tutto sarà altamente sostenibile poiché altamente innovativo. Io penso che il tema della sostenibilità sia strettamente connesso al tema dell'innovazione. Più innovazione c'è, e più si riesce ad essere sostenibili. Più si resta in attività "mature", e più si va incontro a mancanze di sostenibilità ambientale.

Poi c'è tutto il tema della sicurezza sul lavoro. E' un tema sul quale noi non abbiamo avuto problemi "a sporcarci le mani", nel senso che siamo entrati direttamente nella gestione del lavoro portuale. Siamo uno dei pochi casi di agenzia del lavoro che si

basa sull' "articolo 17, comma 5", agenzia che è promossa dall' Autorità portuale e che nel nostro caso è anche controllata dall' Autorità portuale. Noi riteniamo che la prima infrastruttura del porto è il lavoro. Proprio perché è la prima infrastruttura, il lavoro deve essere un lavoro serio, sano e sicuro. Da questo punto di vista stiamo facendo tutto quello che serve. Abbiamo rivisto tutte le attività degli "articoli 16". Le abbiamo tutte verificate. Alcune sono anche sparite proprio come conseguenza di questa nostra attività. Su questo fronte c'è un giusto rigore. Siamo flessibili su tutto il resto, ma non sul lavoro.

Altro tema legato agli altri due è poi quello della security. E' un tema che sta diventando sempre più importante considerati i problemi esistenti a livello globale riguardanti la sicurezza delle persone, delle nostre comunità. Noi abbiamo pochi passeggeri ma li abbiamo su direttrici abbastanza delicate come, ad esempio, quella da e per la Turchia. Su questo stiamo investendo tantissimo. Anche qui la componente tecnologica è veramente importante. Da poche settimane abbiamo avviato un progetto europeo, "Secnet", tutto focalizzato sulla gestione del monitoraggio di tutto ciò che si muove in porto. Già oggi abbiamo una centrale operativa che è fortemente tecnologica. Essa permette di verificare, di controllare tutte le aree portuali. Esiste poi anche il problema della "cyber security". Questo è un altro degli ambiti in quali stiamo investendo. Nostro partner in questa attività è Cisco, uno dei grandi operatori mondiali nella gestione della tecnologia informatica.

A supporto di questi obiettivi abbiamo creato due realtà interne alla struttura portuale: una dedicata ai progetti speciali, ed una collegata invece alla ricerca e sviluppo. Realtà che continuiamo a supportare con nuove assunzioni, con nuove collaborazioni. Al momento sono circa dodici i progetti europei su cui siamo impegnati. Fino ad un paio di anni fa non ne facevamo neanche uno».

Come se lo immagina il 2018? Quale il suo primo auspicio guardando ai prossimi mesi?

«Il mio auspicio è legato ad un tema che non è ancora emerso in questa nostra chiacchierata. Un tema che considero cruciale: quello dello sviluppo delle attività dei punti franchi. A Luglio è arrivata la doppia firma di Delrio e Padoan sul decreto riguardante la gestione amministrativa dei punti franchi. Lo stesso ministro Delrio è venuto a firmarlo direttamente a Trieste. Ritengo che rappresenti una grande opportunità per il nostro scalo. Il 2018 è l'anno in cui dobbiamo cominciare a concretizzare il rilancio del punto franco. Recentemente è stato deliberato un aumento di capitale dell'Interporto di Trieste finalizzato all'acquisizione di nuove aree che comporranno quella che abbiamo chiamato "Free-este", cioè la "free zone" del porto di Trieste. Quindi il 2018 dovrà essere il momento di lancio di quelle attività».



Zeno d'Agostino

Presidente
Assoporti e
AdSp Adriatico Orientale

ASSOPORTI

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI



www.assoporti.it

mail: info@assoporti.it

phone: 06 6876193

Corsini risponde alle istanze più pressanti di Livorno-Piombino

DARSENA EUROPA, AFFIDATE OPERE DI DIFESA CI SARÀ LA ...FILA

Avviata di fatto l'interconnessione del porto con la rete ferroviaria nazionale, Livorno volge il proprio sguardo alle altre opere legate all'accessibilità del porto e al suo sviluppo. Una crescita di "sistema" che coinvolge anche lo scalo di Piombino in cui sono in corso importanti investimenti. Su questi temi si intrattiene il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini.

Presidente, la piattaforma Europa è lanciata in una forma che qualcuno ha definito light, ma è pur sempre un'opera di fondamentale importanza per il porto di Livorno. Crede sia la volta buona perché si presenti un concorrente e si cominci a ipotizzare il via ai primi lavori?

Mi permetta innanzitutto di sottolineare un punto: il fatto che si sia aggiornato il dimensionamento delle opere di difesa non giustifica l'abusato termine di "darsena light" che risulta addirittura fuorviante in quanto vuole dare la percezione che si sia rinunciato a qualcosa quando invece si sono ottenuti i medesimi risultati operativi ottimizzando in primo luogo i tempi e poi i costi a carico della collettività. Il nuovo progetto rispetta alla lettera geometria e funzioni del PRP vigente e conserva le potenzialità dell'infrastruttura, così come previsto dallo stesso PRP:

Ciò detto, la nuova darsena Europa è stata impostata in modo tale da risultare attrattiva sotto ogni punto di vista. Quando avremo messo in pista il terminal dopo l'affidamento delle opere di difesa, ci sarà la fila.

Qualche sistema portuale italiano ha già messo il "cappello" sulla via della seta, in particolar modo Trieste-Venezia e Genova-Savona-Spezia. Livorno è fuori dal giro?

Guardi, come è stato peraltro ricordato in occasione di un recente convegno sulla nuova Via della Seta, ad essere in gioco non sono i singoli porti ma i sistemi portuali, o meglio il sistema nazionale della portualità. Il Sistema dell'Alto Tirreno (che comprende anche Livorno) e quello Adriatico, per la loro vicinanza alla catchment area di riferimento dei big operator cinesi, possono acquisire un ruolo di primo piano per lo sviluppo della via della seta marittima. Livorno, in particolare, si candida a diventare lo snodo ferroviario di riferimento del Sistema Tirrenico: quando l'iter di ammodernamento dei collegamenti ferroviari sarà giunto a naturale conclusione, con il potenziamento del tratto appenninico, lo scalo labronico e tutto il sistema potrà puntare a raggiungere velocemente sia il Gottardo che il Brennero.

Livorno è come quelle belle ragazze che le signore non vorrebbero alle feste. Noi puntiamo ad una alleanza a scala di versante nordtirrenico-ligure, a sviluppare una piattaforma in grado di accogliere in modo distribuito volumi di merce che possano sollecitare l'interesse dei player globali e di instradare le merci stesse via treno in modo efficiente.

Cosa ne pensa di un traffico sempre da e per la Cina che invece di usare le navi opterà per la rotaia?

Del traffico ferroviario si può dire quel che è noto: ovvero che conviene sulle lunghe distanze e che i flussi di merce in container dall'Asia all'Europa stanno conoscendo un incremento importante. Se il sistema dell'Alto Tirreno riuscirà a dotarsi entro il 2022 dei collegamenti ferroviari necessari per arrivare al Gottardo e al Brennero, potrà ampliare i

confini della propria catchment area e diventare più competitivo nella ferrovia. Del resto i commerci sulle lunghe distanze hanno sempre prediletto il mare quando possibile, in quanto le incognite geopolitiche del trasporto via terra attraverso i paesi con governi instabili non sono trascurabili. Ciò detto occorre sviluppare una riflessione: l'Italia, pur rappresentando il 15esimo partner commerciale della Cina, ha verso quest'ultima uno sbilanciamento commerciale di 17miliardi. Importiamo più di quanto riusciamo ad esportare e aggiungere al pacchetto un numero imprecisato di contenitori di transito non arricchisce significativamente il sistema. Diverso sarebbe il caso in cui si riuscisse a sfruttare la via della seta al contrario, aumentando le nostre esportazioni verso la Repubblica Popolare Cinese. Le merci chiave sono la meccanica strumentale, la moda e le auto.

Più volte ha affermato che Piombino ha grosse possibilità per emergere. In quale settore e che tempi prevede?

Lo scalo piombinese ha già realizzato le nuove infrastrutture indispensabili per una riconversione operativa: il porto che ha sofferto la crisi della siderurgia può guardare al futuro con speranza anche se la esperienza algerina sembra perdere colpi. Il piazzale di radice della Darsena Nord e la banchina Est, realizzati in meno di due anni e destinati alla cantieristica navale; l'opera di prolungamento, di 430 metri, del molo Batteria, che si concluderà entro la fine dell'anno; l'appalto della bretella tra lo svincolo Gagno e le nuove aree del porto; e poi, gli interventi per realizzare un'area da 200mila metri quadri destinata alla logistica industriale, con accesso diretto alla Darsena Nord e alle aree industriali retroportuali, e i lavori per il completamento del dragaggio a quota -13 dei fondali dello specchio acqueo prospicienti le banchine della Variante II del precedente Piano Regolatore Portuale; il primo lotto della SS398, sono tasselli di un unico progetto che vede lo scalo piombinese nel ruolo di piattaforma rivolta a settori ad alto potenziale di crescita ed occupazione, come il refitting e le riparazioni navali,



Stefano Corsini

presidente
AdSp mare
Tirreno
Settentrionale

l'assemblaggio di grandi pezzi industriali, o la movimentazione di prodotti chimici, il settore agroalimentare e altro ancora. Non dimentichiamo, infine, che Piombino è l'unico porto del Tirreno ad offrire fondali di 20 metri e dispone di immense superfici rertoportuali: a questo sono certo che la nostra imprenditoria saprà attribuire il giusto valore.

Guardando a casi ancora irrisolti in casa nostra le notizie di questi giorni riguardanti il grande bacino realizzato a Marsiglia ripropongono l'annoso problema della sorte dei nostri impianti da carenaggio , in particolare di quello grande in muratura. L'aver riscritto il bando per la darsena o piattaforma Europa va a suo merito e dimostra che lo stesso potrebbe farsi anche per i bacini di carenaggio con la duplice opzione di scorporare quello grande in muratura dal Mediterraneo, che potrebbe essere messo separatamente in gara offrendolo nelle condizioni in cui attualmente si trova, oppure riproporre l'intero complesso nello stato attuale, naturalmente impegnando l'eventuale aggiudicatario al ripristino di entrambi gli impianti.

Al di là di ogni considerazione sulle prospettive del mercato delle riparazioni navali (il bacino di Marsiglia è lungo 465 m), la destinazione del complesso bacino grande /bacino galleggiante di Livorno, è stata già stabilita dagli strumenti programmatici da molto tempo.

Nel P.O.T. 2013-2015 e nel PRP 2015, la destinazione è per l'allestimento delle navi da diporto e le funzioni di riparazione navale per unità di media dimensione, senza compromettere l'eventuale futuro ripristino del bacino grande in muratura.

Ciò è confermato dal parere regionale sul PRP 2015, che segnalava di rivolgere attenzione alla destinazione del comparto bacini a refitting e riparazione navi da diporto e mercantili di media grandezza in relazione alla immediata adiacenza delle aree residenziali di Porta a Mare e che sarebbe stato opportuno introdurre limitazioni sul tipo di attività previste, sulla distanza da mantenere dagli edifici residenziali, e sulle modalità di svolgimento delle attività stesse. Altrettanta attenzione è stata chiesta per l'impatto sulla matrice aerea e sull'ambiente. Alla luce di ciò, con una gara in cui sono già pervenute le relative manifestazioni di interesse, non sembrano esserci le condizioni, né motivazioni indiscutibili, per discostarsi dalle previsioni di PRP. Peraltro, con riferimento alle "navi di media dimensione", il bando ha cercato di connotare più specificamente le relative caratteristiche, con la definizione "lavorabili nel bacino galleggiante e aventi cioè larghezza massima 30 m". Considerato che i 30 m sono semplicemente esemplificativi delle navi lavorabili nel bacino galleggiante, il bando stesso utilizza efficacemente la parola "ordinariamente", che mai compare nei documenti programmatici, ma che è evidentemente tesa a non limitare tout court la possibilità, ove ne ricorrano le condizioni, di operare anche navi più larghe.

Ciò detto, sarà presto ripresa la procedura di gara indipendentemente dalla rimozione della nave Urania, in modo da consegnare le strutture non appena disponibili. L'obiettivo è quello di chiudere la vicenda entro il 2018, e anche prima.

Qual è il reale stato dell'arte sul prolungato ritardo della realizzazione del sospirato scavalco ferroviario per Interporto Vespucci, sui cui si sono avuti seri

dubbi sulla efficace funzionalità dell'opera a causa delle fortissime pendenze del tracciato ipotizzato?

Il Progetto definitivo sarà concluso entro questo mese e avrà tutti gli adeguamenti richiesti da RFI di modo che l'opera diventi infrastruttura ferroviaria nazionale, migliorandone al tempo stesso l'efficacia e riducendo le limitazioni dovute alle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato. Nelle prossime settimane verrà poi definito l'accordo con RFI, AdSp e Regione per la definizione dei tempi relativi alla progettazione esecutiva e alla realizzazione degli interventi.

E' stato portato a conclusione il procedimento di concessione demaniale del porto turistico ad Azimut Benetti fino a poco tempo fa risultante non completato ?

No, ma siamo in dirittura di arrivo, la stipula della convenzione di concessione richiederà comunque un passaggio in comitato di gestione per stabilire il canone. Il programma prevede di iniziare i lavori nel 2019. Nel frattempo, stiamo facendo approfondimenti di carattere tecnico amministrativo finalizzati ad accelerare il rifacimento della banchina all'Andana delle Ancore. Inoltre è in via di convocazione una conferenza di servizi sullo Stato di Attualizzazione degli impegni di cui all'accordo di programma per la riconversione dell'area del Cantiere Orlando, al fine di fare il punto della situazione.

Secondo anniversario della inaugurazione dell'elettificazione della banchina Sgarallino, un apparato costato oltre 3 milioni e mezzo e mai impiegato: Lei, che di tale, da noi chiamato sperpero, non ha alcuna responsabilità, può tentare una spiegazione.

Certo che c'è una spiegazione. A proponenti e direttive dell'UE e a relative politiche nazionali di carattere ambientale non ha fatto seguito un'azione politica e normativa volta a incentivare l'armamento all'utilizzo dei sistemi di Cold Ironing. Non è un problema limitato al nostro Paese. L'anelito positivo dell'Ap di Livorno a dotare il porto, prima di altri a livello nazionale, di banchine elettrificate, rispondendo così agli indirizzi della politica ambien-

tale nazionale ed europea, non ha finora ottenuto i risultati sperati. Nel frattempo si sta lavorando perché la nuova dotazione del porto presso la calata Sgarallino possa venire usata almeno da navi di piccola dimensione che fanno short sea shipping. Con la Regione, il Comune e la Capitaneria di Porto

stiamo valutando, nell'ambito del monitoraggio dell'accordo di programma sull'area di crisi complessa di Livorno, possibili soluzioni, anche normative, per incentivare l'utilizzo di questo sistema che non deve essere in alcun modo abbandonato al proprio destino.

MarTer-NERI

Terminal Operator

Logistic provider

Forwarding

Ships Agency

Road-Rail-Coasters deliveries

Livorno-Monfalcone



Livorno:

tel: +39 0586 2477 - fax: +39 0586 247777

import@nerilivorno.it - export@nerilivorno.it - shipagency@nerilivorno.it - www.nerilivorno.it

Monfalcone:

tel: +39 0481 41141 - fax: +39 0481 411615

mar.ter@mar-ter.it - www.mar-ter.it

Rodolfo Giampieri, presidente "AdSp" Mare Adriatico Centrale

PRIMO OBIETTIVO, UNA FORTE INTEGRAZIONE FRA I SEI PORTI



Una banchina virtuale di 215 chilometri, da Pesaro ad Ortona, un sistema di sei porti, che comprende anche Ancona, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto e Pescara. Questo lo scenario che ha disegnato la riforma dei porti che ha attribuito la competenza, su questi scali di rilevanza nazionale, all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

Presidente Rodolfo Giampieri, ad un anno dalla riforma, quali riflessioni si possono fare?

"Il nuovo soggetto giuridico nato dall'Autorità portuale di Ancona è un sistema unico fra Marche e Abruzzo, il cui primo obiettivo è creare una forte integrazione fra i sei porti, che stiamo portando

avanti con decisione. L'approccio alle realtà portuali delle due regioni da parte dell'Autorità di sistema, definito dalla stessa riforma, è di ispirazione aziendalistica ossia fa riferimento ai bisogni concreti, quotidiani delle imprese e degli operatori, con risposte efficaci, perché il fine ultimo di tutto il lavoro del sistema è quello di creare sviluppo e occupazione".

Qual è l'elemento innovativo introdotto?

"La riforma cambia la geografia e la visione dei porti. Riconosce alla portualità un forte ruolo strategico nella crescita economica nazionale con un approccio di progetto ampio, unitario, legato alla blue economy".

Come si traduce concretamente questo principio?

"L'aggregazione del sistema ricalca quello che è uno dei bisogni fondamentali delle imprese, creare masse critiche importanti, e persegue, inoltre, il superamento del concetto di campanile, con l'incon-

tro fra specializzazione e obiettivi diversi dei singoli porti che, in un coordinamento condiviso, crea una strategia forte di sistema”.

Altri elementi?

“La semplificazione, a livello decisionale, trova spazio anche nell’organizzazione dell’Autorità di Sistema, con un Comitato di gestione, a numero contenuto e più operativo, ma che ha comunque nell’Organismo di partenariato il riferimento per il cluster marittimo e portuale, che diventa una palestra di confronto fondamentale per le strategie da portare avanti. E poi c’è la velocizzazione dei tempi tra la decisione e la messa in atto. Uno dei grandi nemici dell’impresa, oggi, è il tempo perché il mercato non aspetta nessuno. O ci sei nel momento giusto o sei fuori”.

In questo quadro, qual è l’approccio dell’AdSp?

“E’ quello di rendere contemporaneo e moderno il sistema. C’è bisogno di bruciare le tappe. Per questo abbiamo adottato un format di forte collaborazione istituzionale, con obiettivi condivisi sui quali ognuno deve fare la sua parte nei minimi tempi possibili”.

I risultati di questa strategia?

“A Pesaro, insieme al Comune, si è riusciti a sbloccare l’investimento di un privato, Lisa Group, di 15 milioni, per ristrutturare il cantiere Rossini per il refitting di grandi imbarcazioni in cui, a regime, l’ipotesi, dichiarata dalla proprietà, sarà creare un centinaio di posti di lavoro tra diretti e indotto. A San Benedetto del Tronto, si è intervenuti con decisione per un dragaggio parziale del porto che permette ora alla flotta peschereccia di poter uscire in mare mettendo in sicurezza i lavoratori. Ad Ortona, si è sbloccato il Piano regolatore portuale e sono stati effettuati investimenti diffusi.

A Pescara, c’è un intervento a sostegno della pesca ma soprattutto la collaborazione con Comune e Regione Abruzzo su opere infrastrutturali indispensabili per permettere al porto di diventare competitivo e portare un contributo di rilievo alla strategia complessiva”.



**Rodolfo
Giampieri**

presidente
AdSp mare
Adriatico Centrale

Ancona invece?

“E’ porto ‘core’ all’interno del sistema dei nove corridoi che costituiscono la rete Ten-T, Trans European Network-Transport. Si stanno realizzando una serie di infrastrutture e infostrutture legate al mercato che lo stanno sempre più collocando al centro degli interessi degli armatori confermando il ruolo di faro di questo sistema che deve contribuire a creare sicurezza diffusa per tutti”.

L’Europa, quindi, parte della strategia dell’AdSp?

“Assolutamente anche perché Marche e Abruzzo fanno parte della Macroregione Adriatico Ionica, elemento strategico per lo sviluppo e la cooperazione di tutta la portualità italiana”.

Una cooperazione orientata anche verso altri mari?

“Il 24 Novembre abbiamo siglato un protocollo d’intesa con il porto di Civitavecchia, con l’AdSp del mar Tirreno Centro Settentrionale, per promuovere e istituzionalizzare la creazione di un corridoio trasversale del Centro Italia, che possa favorire un trasporto veloce delle merci dalla Spagna alla Croazia alla Grecia e alla Turchia in cui infrastrutture marittime, terrestri e ferroviarie s’intersecano in un grande progetto di crescita economica. Un’intesa che conferma l’importante ruolo nella catena logistica del trasporto che questo territorio rappresenta nel Mediterraneo anche con attenzione al grande tema della sostenibilità”.

Matteo Paroli segretario dell' AdSp Mare Adriatico Centrale

PROSSIME INIZIATIVE: COLLABORAZIONE CON DOGANA "ZES" E FORMAZIONE CON L'UNIVERSITA' TERAMO E MACERATA

(R.R.)

Chiamato sul volgere del 2015 dal presidente dell'allora Autorità portuale di Ancona, Rodolfo Giampieri per l'importante incarico di segretario generale, l'avvocato Matteo Paroli, dallo scorso mese di Aprile è il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Centrale, comprendente, oltre lo scalo marittimo del capoluogo marchigiano e i porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto, anche gli scali abruzzesi di Pescara e di Ortona.

Autentico esperto del diritto marittimo amministrativo, fra l'altro nominato dal professor Bellesi cultore universitario di Diritto della Navigazione nelle facoltà di Giurisprudenza ed Economia dell'Università di Pisa e già tutor per la stessa materia all'Accademia Navale, l'avvocato Paroli ha ricevuto recentemente dall'Università degli Studi di Macerata la titolarità della docenza del Diritto della navigazione da diporto, un corso accademico che si inserisce quanto mai opportunamente nella sfera socio economica marchigiana, arricchita, negli ultimi anni, da una crescita esponenziale del comparto navalmeccanico legato alla costruzione di grandi yacht e imbarcazioni da diporto di elevatissimo livello qualitativo.

Anche per Ancona, le Marche e le loro pertinenze marittime, l'istituzione di una realtà inedita quale l'Autorità di Sistema portuale ha portato con sé una serie di novità e di cambiamenti, anche nell'organizzazione dei servizi, di cui abbiamo chiesto conto e ragione proprio all'avvocato Paroli, nella sua qualità di esperto e di conoscitore ormai "navigato" dell'universo portuale e marittimo.

Abbiamo dovuto affrontare la riorganizzazione in ordine al necessario contenimento dei costi e alla distanza, rispetto alla sede di Ancona, dei porti che si sono aggiunti alla giurisdizione. La riforma permetteva di mantenere in un unico centro amministrativo tutte le competenze o di dislocarle anche nei porti venuti ad aggiungersi e devo dire che la nostra scelta di "centralismo amministrativo" si è rivelata ad oggi vincente. Fondamentali, in questo modello, si sono rivelati la collaborazione istituzionale con le Capitanerie di porto e l'ausilio telematico e informatico messe in essere dall'Autorità di sistema.

Un bilancio di questo primo anno?

È certamente positivo. Con la nostra struttura abbiamo dimostrato la capacità di intervenire, sia in situazioni di ordinaria amministrazione sia in sede tecnico-manutentiva, in tutti gli scali di nostra competenza. La nuova pianta organica dell'Ente, approvata di recente dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ci consentirà senz'altro di perfezionare ulteriormente gli indici di efficienza della struttura.

Ci sono iniziative di particolare rilievo che state portando avanti?

Stiamo collaborando con l'Agenzia delle dogane per l'introduzione di un sistema altamente innovativo per il controllo remoto dei mezzi in attesa di espletare le procedure doganali. Il progetto pilota ha l'obiettivo di individuare strumenti tecnologici e processi per il controllo dei mezzi che devono svolgere gli adempimenti doganali nel tragitto tra il terminal traghetti e un'area doganale fuori dal porto. Un'innovazione che ci consentirà di fornire servizi migliori per gli autisti e per le merci, creando un polo unico in prossimità dell'attuale e della



Matteo Paroli

segretario
generale
AdSp mare
Adriatico Centrale

futura nuova biglietteria in modo da contenere i tempi delle operazioni e di ridurre di circa 60 mila km all'anno gli spazi di percorrenza dei mezzi in ambito portuale. Si tratta di una bella dimostrazione di come la tecnologia non intervenga necessariamente per colpire l'occupazione di circa 60 mila km/anno, ma a semplificare il lavoro a vantaggio di del pubblico e del privato. Tutto questo, in sostanza, oltre a configurare un ulteriore e significativo passo avanti nell'incremento dei livelli di sicurezza e

nella riduzione dei tempi di controllo, contribuisce sensibilmente a semplificare anche il lavoro amministrativo degli operatori del porto.

Altre novità?

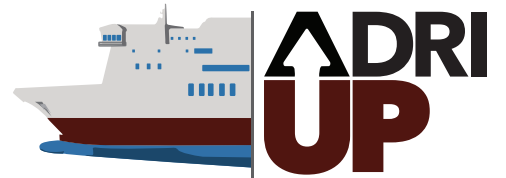
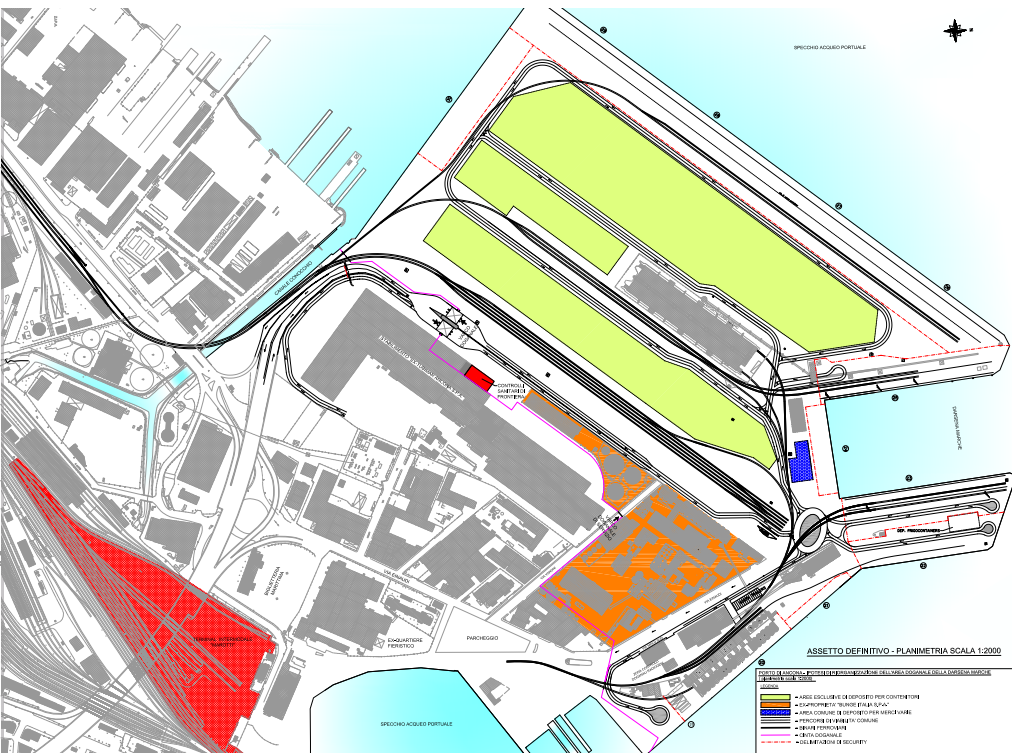
Stiamo lavorando molto con la Regione Abruzzo alla possibilità di istituire le Zone economiche speciali (Zes) in modo che le imprese che operano su queste aree, che devono comprendere almeno un'area portuale "core", possano avvantaggiarsi di benefici fiscali e semplificazioni amministrative al fine di promuovere ed incrementare lo sviluppo e di attrarre investimenti anche dall'estero.

Sul fronte della formazione, invece, abbiamo sottoscritto un protocollo con l'Università di Macerata per mettere le nostre competenze a disposizione dei giovani anche servendoci dell'organizzazione di stage all'interno dell'AdSp; siamo ormai molto prossimi anche alla sottoscrizione di un accordo analogo con l'Università di Teramo sul quale facciamo moltissimo affidamento.





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale



Adriatic MoS
Upgraded Services



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

Il progetto ADRI-UP cofinanzia gli studi di progettazione per l'estensione dei binari ferroviari del terminal commerciale del porto di Ancona



Cofinanziato dall'Unione europea
Meccanismo per collegare l'Europa



Roncallo: a Spezia e Marina di Carrara investimenti per 44 milioni

....E LA PONTREMOLESE CI STA SEMPRE A CUORE

L' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale è una di quelle Authority, nate dalla recente riforma portuale, che amministra i porti di due diverse Regioni e che sperimenta quindi la capacità di potersi integrare con le diverse pianificazioni regionali. Una sfida affidata alla presidente Carla Roncallo con cui abbiamo fatto il punto anche su altri aspetti legati al presente ed al futuro degli scali di La Spezia e di Marina di Carrara.

Presidente Roncallo si sta chiudendo il 2017 ed anche il primo anno di Sua presidenza della neonata Autorità di Sistema portuale. Quale aggettivo crede sia il più indicato per caratterizzare questo primo anno di lavoro al vertice di una delle più importati Authority partorite dalla riforma Delrio?

Direi che "intenso" è la parola giusta. Sono tantissimi i temi dei quali ci siamo occupati, da quelli più concreti e operativi, volti a portare avanti opere infrastrutturali e al tempo stesso a dare attuazione alla riforma, riorganizzando ed unificando i due scali, a quelli non meno importanti che riguardano le relazioni con il cluster portuale, con le città delle quali i nostri porti fanno parte, con lo Stato centrale, con l'Europa e con il resto del mondo.

La Spezia nel primo semestre ha chiuso con un buonissimo +14% nel settore container ed anche Marina di Carrara ha segnato buoni incrementi in termini di tonnellaggio. A metà anno le crociere registravano un incremento a La Spezia e un vero e proprio boom a Marina di Carrara. Quali sono le attese per la fine dell'anno, nei vari settori, nei due porti di sua competenza?

Confermo l'aumento del traffico contenitori, per il qualche chiuderemo l'anno in corso con un +17% e con una proiezione a fine anno di oltre 1.450.000 teu, e con un incremento complessivo del 14% in termini di tonnellate; anche a Carrara, grazie al

fatto che per l'intero anno 2017 ha operato il secondo terminalista, nel nostro porto solo da metà del 2016, registriamo un aumento del traffico complessivo di circa un 10% in più su base annuale. Per le crociere invece, a Spezia registriamo per l'anno in corso una flessione, dovuta al fatto che Costa Crociere ha cancellato alcuni scali invernali nel nostro porto, ma ci tranquillizza il fatto che le prenotazioni per gli accosti 2018 sono in crescita, con il ritorno nel nostro porto di "Msc Fantasia" e le novità "Symphony of the Seas" di Royal Caribbean e "Mein Schiff 6" di Tui Cruises. Per il 2019 invece si annuncia un vero e proprio boom di presenze nel nostro porto.

I traffici per svilupparsi hanno bisogno di infrastrutture al passo con le esigenze del mercato, degli operatori. Tanti sono i lavori in corso. Possiamo fare il punto su ciò che si sta facendo nei due scali?

Certo. Sia a Spezia, sia a Carrara, stanno partendo grossi investimenti per migliorare le infrastrutture ferroviarie (39 milioni a Spezia e 5 milioni a Carrara) fondamentali per poter reggere gli aumenti di traffico delle merci previsti nei prossimi anni.



Carla Roncallo

presidente
AdSp Mar
Ligure orientale

A Spezia sono in corso i lavori per il rifacimento del molo Pagliari, che consentiranno di trasferire le marine del Canaletto e di Fossamastra e di conseguenza di avviare i nuovi riempimenti previsti dal Prp. Nei primi mesi del 2018 saranno avviate le gare per l'ampliamento del molo Garibaldi a cura di Lsct e per la realizzazione del nuovo terminal di Fossamastra, a cura di Terminal del Golfo. Altri importanti lavori riguardano infine il retroporto di Santo Stefano Magra, che ospiterà a breve tutti i controlli doganali, razionalizzando gli stessi e liberando importanti spazi nelle aree portuali.

A Marina di Carrara si sta procedendo con il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria che prevede un impegno anche da parte di Rfi? A che punto siamo? Qual'è la tempistica?

Nei giorni scorsi sono scaduti i termini della gara, che assegneremo a breve, in modo da partire con i lavori ad inizio 2018.

Parlando di ferrovia lei ha più volte rimarcato l'importanza del completamento della Pontremolese? Ci sono novità?

Stiamo parlando con RFI di diversi temi, compreso quello della Pontremolese, che ci sta davvero a cuore. Sappiamo che si tratta di una prospettiva di lungo periodo, ma crediamo che sia necessario almeno ripartire dal progetto, ripensandolo anche in un'ottica di project review. Insisteremo perché almeno si parta con questo approfondimento. Ma intanto dobbiamo guardare al presente e, per implementare quanto più possibile il traffico ferroviario, dobbiamo servirci della attuale Pontremolese, ma anche della linea Spezia-Pisa-Firenze-Bologna, per la quale RFI ha in programma di completare l'adeguamento della sagoma entro il 2021 e di quella Spezia - Genova - Milano, che tra qualche anno vedrà ultimate le opere del Terzo valico.

La Pontremolese è un'opera che vi proietta oltre l'Appennino. Ci sono saldi rapporti con l'Interporto di Parma ed altri si stanno rafforzando con l'area logistica di Piacenza. Quali sono gli attuali riscontri? Come rendere ancor più strette queste collaborazioni?

E' il nostro retroterra più immediato e noi siamo il loro porto più vicino, tramite il quale intessere rapporti commerciali con il resto del mondo; è logico che abbiamo rapporti commerciali con loro e che in futuro gli stessi si vadano ad intensificare; per questo siamo in stretto contatto con questo territorio e con i soggetti che lì si interessano di logistica.

Uno dei temi più in vista quando si parla di trasporto è la sostenibilità. Il porto di La Spezia è collocato nel cuore della città ed è indispensabile renderlo compatibile con la quotidianità dei cittadini. E' un tema questo che le sta particolarmente a cuore. In questo anno appena trascorso cosa si è fatto in questa direzione?

La convivenza porto-città, soprattutto per certi quartieri è davvero difficile. Stiamo installando barriere antirumore nella zona del Canaletto, ma questa è solo una prima fase perché una volta spostati i binari, creeremo una fascia di rispetto che davvero funzioni come filtro tra le attività portuali e il tessuto urbano. Anche a Fossamastra è in fase di progettazione una fascia di rispetto, con fini analoghi. Ma vorremmo avviare un progetto più organico e strutturato, che prenda in considerazione diversi aspetti e diverse criticità che quotidianamente ci segnalano i cittadini. Abbiamo avuto considerevoli risparmi della spesa corrente durante l'anno e li vorremmo reinvestire proprio per studiare questo tema ed impegnare risorse in questa direzione.

Altro tema caldo è quello dell'autotrasporto e degli accumuli di mezzi in entrata ai varchi, effetto dell'aumento di traffico. Anche questo è un tema che stiamo studiando e sul quale siamo disposti ad investire risorse per risolverlo.

Per il grande lavoro che deve portare avanti una AdSp occorre una squadra coesa, pronta ad ogni evenienza, pronta a farsi carico di tanti questioni. Il processo di riorganizzazione promosso da Lei e dal segretario Di Sarcina è stato completato? Soddisfatta del lavoro? Soddisfatta dell'apporto dei suoi uffici?

«Sì, penso che senza il lavoro del Segretario Generale, che ho avuto l'opportunità di poter nominare in piena autonomia e grazie alla piena collaborazione

dei quattro dirigenti e di tutti i funzionari e i dipendenti di Spezia e di Carrara, non avremmo raggiunto questi risultati. Ringrazio tutti di questo e ringrazio anche i Comandanti dei due porti, tra l'altro in fase di avvicendamento e l'intero Comitato di gestione ed il Collegio dei revisori, organi che non ci hanno mai fatto mancare il loro appoggio, anche in situazioni difficili».

Grazie e in "bocca al lupo" per i suoi prossimi impegni.

CDC si orienta verso le nuove risorse energetiche

Il nuovo logo Green Compass CDC disegna una bussola, in cui i punti cardinali, nord, ovest, est, sud diventano le parole chiave che identificano la missione del brand "New Wind and Solar Energy". La scelta di rafforzare l'iniziativa CDC nell'ambito delle energie rinnovabili è una scelta etica tesa a contribuire, per quanto ci è possibile, alla salvaguardia del pianeta, mirata alla lotta contro le emissioni nocive e l'implementazione dell'uso delle energie alternative. Si tratta di un impegno che CDC ha fatto proprio e rafforzato con la decisione di installare a copertura sul tetto della propria sede dei pannelli fotovoltaici di ultima generazione, orgogliosi di aver effettuato un investimento importante che ci gratifica nel pensare che l'energia per inviare una semplice mail è stata prodotta dal sole. Nel progetto a seguire è anche prevista la verifica delle tecnologie connesse ai mini camini eolici e alle pavimentazioni che si attivano al passaggio dei mezzi all'interno dei magazzini. Tutte soluzioni che vanno nella direzione indicata dal Green Compass, qualcosa di più di un indirizzo di marcia, una vera e propria filosofia di brand che è nostro impegno espandere a qualsiasi livello in qualsiasi direzione.



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

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

www.cdcitalia.it cdc.livorno@cdcitalia.it



Nell'area 1.034 imprese e oltre il 20% si occupa di logistica

PORTO MARGHERA ECCELLENZA NAZIONALE

Porto Marghera è una delle aree per eccellenza, non solo a livello del Nordest ma anche a livello nazionale, in cui l'operosità ha trovato e trova ancora oggi sostanza, declinata sia nella produzione fisica di beni materiali e sia nella produzione di servizi.

Oggi Porto Marghera conta oltre 13.500 occupati e delle 1.034 imprese censite nell'area oltre il 20% già si occupano di logistica integrata. La logistica per i prossimi decenni sarà uno dei settori a maggiore potenziale e potrà accompagnare Porto Marghera verso la costruzione di un modello nuovo e sostenibile fatto di logistica, di impresa di trasformazione e di produzioni ad alto valore aggiunto. Tutte attività che possono trarre grandi vantaggi dalla presenza di un porto efficiente.

Quali investimenti prevedete per Porto Marghera?

Abbiamo recentemente approvato il bilancio di previsione dell'ente per il 2018. Un bilancio equilibrato ma anche fortemente orientato agli investimenti. Per la prima volta dal 2010 ad oggi saranno riversati su Porto Marghera oltre 90 milioni di euro. L'obiettivo è quello di potenziare le infrastrutture dello scalo a beneficio delle attività logistiche e industriali già attive nell'area. Aumenterà anche l'impegno finanziario per gli escavi e per la manutenzione dei canali portuali, in risposta ad una specifica aspettativa degli operatori.

Sul fronte della navigabilità è stato preso l'impegno di assicurare i massimi sforzi per superare le criticità legate alla navigazione con condizioni meteo marine sfavorevoli, condizione che in passato ed in alcuni frangenti ha richiesto la chiusura dello scalo.



Pino Musolino

presidente
AdSp
Adriatico
Settentrionale

Quali sono le eccellenze da preservare?

Sotto il profilo dei beni materiali Porto Marghera è un'eccellenza nazionale, ben rappresentata da soggetti quali per esempio Cereal Docks e Grandi Molini Italiani (leader internazionali per quanto riguarda il settore dei mangimi e dell'industria molitoria), ENI per quanto riguarda la produzione di bio-carburanti (il primo esempio al mondo di riconversione da raffineria tradizionale a bio-raffineria) o ancora ATB-Riva Calzoni, stabilimento dove vengono assemblati i project cargo che poi partono da Porto Marghera per raggiungere il mondo. Sotto il profilo della produzione di servizi, Porto Marghera rappresenta una "Industria" sia a supporto della produzione di beni materiali – le materie prime, i semi-lavorati e i prodotti finiti realizzati in quest'area ricorrono al trasporto marittimo per raggiungere le attività qui insediate o le destinazioni finali nel mondo – sia in quanto produzione di servizi logistici e intermodali. Il porto di Venezia infatti non è solo il luogo fisico in cui vengono imbarcate e sbarcate le merci ma è un "luogo dell'operosità" in cui vengono prodotti e forniti servizi intermodali e logistici altamente sofisticati.

Porto e imprese quale futuro?

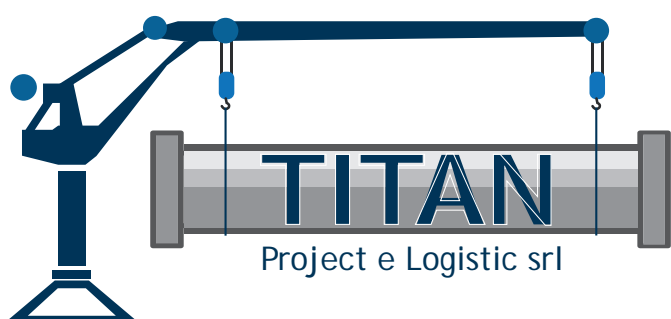
Il porto ha l'obbligo, come infrastruttura strategica, sbocco al mare dell'intero territorio, di interfacciarsi con imprese e imprenditori presenti su questo

territorio, perché sono loro i nostri interlocutori di riferimento, quando pensiamo allo sviluppo, alla pianificazione delle strutture e alla creazione di occupazione. Fin dal mio insediamento ho sottolineato che, prima della decisione, vengono concertazione e ascolto: il ruolo del decisore è quindi quello di confrontarsi con entità importanti come Camera di commercio e Confindustria, in uno scambio di idee che, come funziona in Europa, deve essere costante.

Secondo lei le nuove leve, i giovani e i giovani imprenditori, sono pronti a fare propria e ad approfittare delle opportunità offerte da portualità e logistica?

Tramite il suo ente di formazione CFLI e la Fondazione Marco Polo, già oggi il porto di Venezia offre

opportunità di formazione e lavoro per i giovani del territorio. Le professioni legate al mondo della logistica oggi sono molte e molto varie e spesso richiedono qualifiche tecniche di alto livello: a partire da questo presupposto vogliamo innescare una spirale virtuosa che consenta ai giovani talenti di valorizzare le loro competenze e capacità e offrire al porto risorse qualificate. Lo facciamo con corsi di formazione specifici, seminari tecnici per gli imprenditori e con il primo ITS dedicato alla logistica che quest'anno ha diplomato i primi 22 studenti con un tasso di placement al 100%.



HEAD OFFICE

Via Delle Cateratte, 82 - 57122 LIVORNO

☎ 0586 1736442 348 3187434

✉ fbartoli@titanproject.net

BRANCH OFFICE Milano Malpensa - Roma Fiumicino - Venezia
Ravenna - La Spezia - Napoli

www.titanproject.net

GENERAL
CARGO



PROJECT
CARGO



AIR
FREIGHT



ROAD
TRANSPORT





MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

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



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

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

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

E-mail: spadonia@livorno.msosgva.ch

Elemento fondamentale i collegamenti ferroviari

LA DARSENA EUROPA, IL VIA AI CANTIERI NEL 2018



Enrico Rossi

presidente
Regione Toscana

Il potenziamento dei porti toscani, tra questi al primo posto quello di Livorno, rappresenta un elemento centrale nella strategia della Regione per il consolidamento delle infrastrutture, e per lo sviluppo dell'intero sistema economico.

Per un rilancio solido e duraturo della nostra economia occorre partire dall'industria, dalla domanda di mobilità e connessione di uomini e merci, dalle esigenze logistiche dei distretti produttivi. Su questa rete di relazioni possiamo tessere lo sviluppo complessivo della manifattura, del commercio e del turismo, ridurre il divario tra le diverse parti del territorio regionale, aumentare la competitività e attrarre capitali internazionali.

Indubbiamente Livorno occupa potenzialmente una posizione privilegiata, soprattutto rispetto agli scali nordeuropei che attualmente movimentano quasi il 50% del traffico continentale dei container. Il vantaggio di Livorno deriva dalla sua maggiore prossimità ai flussi che provengono dall'Asia, Africa ed America.

La realizzazione della nuova darsena Europa, ed il relativo retroporto ferroviario, è un segmento decisivo per trasformare la Toscana nella porta di accesso per il Mediterraneo ai vicini paesi del Nord Africa e dei Balcani.

La nuova piattaforma è il cuore del Piano Regolatore portuale. Sarà realizzato un significativo amplia-

mento verso il mare dell'attuale scalo, con un nuovo terminal contenitori, un nuovo terminal dedicato alle "Autostrade del mare" d'Europa e un nuovo terminal petroli. I cantieri partiranno entro il 2018 e, grazie alla revisione progettuale dello scorso anno, saranno più rapidi - la conclusione è prevista nel 2022, con quattro anni di anticipo rispetto al primo progetto - e meno costosi, con i 200 milioni di risparmio (da 667 a 467) che saranno reinvestiti in interventi sul porto e il territorio. Dal canto suo, la Regione contribuirà con 12,5 milioni l'anno per 20 anni, che si aggiungeranno alle risorse stanziare da Stato ed Autorità portuale.

Lo scavo del canale fino a 20 metri di profondità, rispetto ai 16 inizialmente previsti, consentirà l'attracco di navi di maggiore tonnellaggio, con evidenti vantaggi competitivi. I sedimenti di escavo li riutilizzeremo per costruire le nuove opere o per il ripascimento delle spiagge: questo permetterà anche di concretizzare i principi dell'economia circolare e si tradurrà in minori spazi e minori costi necessari allo stoccaggio dei materiali. Una parte dei fanghi degli scavi, inoltre, sarà utilizzata per comporre una banchina riservata al trasporto delle auto.

Alla realizzazione della darsena Europa si accompagneranno una serie di ulteriori interventi destinati a comporre un programma logistico più ampio. Tra questi, l'altro elemento fondamentale è certamente la realizzazione dei collegamenti ferroviari. Dopo l'attivazione a Dicembre 2016 della nuova stazione sulla Darsena Toscana e del collegamento diretto alla Direttrice Tirrenica lato nord, con realizzazione di un ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena, è in corso di definizione un Accordo con Ferrovie

per la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto ed interporto con indicati i tempi e le modalità di realizzazione.

Punti nevralgici di questa rete ferroviaria di trasferimento da gomma a rotaia saranno il collegamento diretto verso Firenze, tra l'Interporto Guasticce e la linea Pisa - Collesalvetti - Vada ed il collegamento tra quest'ultima e la linea Pisa - Firenze. Infine, dalla prossima estate, in tre anni Ferrovie interverrà con investimenti complessivi per 700 milioni per allargare le gallerie della vecchia linea appenninica, e consentire il transito di treni carichi di auto e container dal Tirreno al Brennero.

La realizzazione di tutti questi interventi farebbe del porto di Livorno l'infrastruttura più efficiente d'Italia in ogni interscambio modale.

Il lavoro che abbiamo di fronte è ancora lungo ed impegnativo, e i prossimi anni saranno decisivi per portare a termine il percorso iniziato. Tuttavia, con il contributo di ciascuno, sono convinto che raggiungeremo un risultato che sarà fondamentale non solo per Livorno, non solo per la Toscana, ma per tutta l'Italia centrale. Noi siamo pronti a fare la nostra parte per rispettare gli impegni che ci siamo presi.



Intermodalità e Distribuzione



LIVORNO



0586 404061



0586 405353

RUBIERA



0522 628441
0522 628442



0522 628519

La straordinaria progressione positiva del porto triestino

SINERGIA ISTITUZIONALE FRA "AdSp", REGIONE, GOVERNO



Debora Serracchiani

presidente
Friuli-Venezia Giulia

La sinergia istituzionale che si è innescata nel rapporto tra la neo istituita AdSp del Mare Adriatico Orientale, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e il Governo nazionale è l'aspetto specifico di cui possiamo andare fieri e che è all'origine di una straordinaria progressione positiva dello scalo giuliano. La designazione di Zeno d'Agostino prima a Commissario e poi a Presidente della AdSp, ha segnato la svolta in una dinamica di rapporti che troppo a lungo era stata sonnolenta o quantomeno sfilacciata. Le missioni congiunte in Iran, in Cina, in Giappone, la partecipazione al Transport Logistic di Monaco ed altre iniziative sono state fatte con il preciso intento di trasmettere l'immagine di un territorio strategico e infrastrutturato a mercati consolidati o molto promettenti.

Credo si possa affermare che siamo riusciti a interpretare al meglio la lettera e lo spirito della riforma della Legge 84/1994 sulla portualità. La riduzione a 15 delle Autorità di Sistema portuali e la messa in pratica di una politica di aggregazione degli scali attorno ad alcuni hub, ha infatti portato alla previsione dell'unificazione di Trieste e Monfalcone, già richiesta formalmente nel Settembre 2016. Il relativo regolamento è stato recentemente approvato dal Governo in via preliminare. Ma va anche messo in evidenza il lavoro fatto per connettere lo scalo con il territorio friulano, con i suoi insediamenti

manifatturieri, con gli interporti e con le strutture logistiche. Senza retroporto, non c'è porto: per questo abbiamo impostato una grande azione di rinnovamento e di soluzione di alcune pluriennali problematiche che da un lato frenavano lo sviluppo dei traffici e dall'altro tenevano l'area portuale di Trieste quasi rinchiusa in un'enclave rispetto al resto del territorio regionale.

L'avvio di costanti interlocuzioni tecniche, con il coinvolgimento diretto dei tecnici dell'Amministrazione regionale, ha portato a fare decisi e rapidi passi avanti rispetto ad alcune tematiche da tempo in sofferenza quali l'unificazione della manovra ferroviaria, che oggi vede in Adriafer l'unico titolato a svolgere le manovre che portano i treni dalla stazione di Campo Marzio ai vari terminal operativi. Oppure lo sportello unico doganale o ancora la completa informatizzazione delle varie procedure di trasporto e degli accessi al porto via gomma e via ferro. E proprio la "cura del ferro" invocata dal ministro Delrio ha trovato a Trieste alcuni tra i suoi più fervidi seguaci, al punto che, col riscontro delle Ferrovie dello Stato, questo scalo è diventato il primo in Italia per numero di treni movimentati, oltre 200 alla settimana, come ricorda con giusto orgoglio D'Agostino.

I brillanti risultati di traffico si devono anche al costante supporto finanziario dell'Amministrazione regionale che dal 2013 in poi ha costantemente sostenuto lo sviluppo dell'intermodalità con un finanziamento annuo costante di 4 milioni di euro. Una serie di interventi hanno contribuito alla realizzazione di questo positivo "caso Trieste". Dopo anni di totale assenza di investimenti pubblici, sono state canalizzate sul terminal di Campo Marzio risorse pubbliche per un totale di 77 milioni per

ammodernare, adeguare i binari alla composizione dei convogli di 750 metri, aggiornare ed elettrificare tutto il complessivo nodo. Dopo sette anni dalla sua adozione, il 1 Aprile 2016 è stato approvato il nuovo Piano regolatore del porto di Trieste. La sdemanializzazione di Porto Vecchio, le cui aree di oltre 600mila metri quadri, sulla base di una previsione normativa contenuta nella Legge di stabilità del 2015, sono state trasferite al Comune di Trieste, mentre la Regione è beneficiaria di un contributo statale di 50 milioni di euro per realizzare una prima serie di interventi atti a render fruibile un immenso

patrimonio immobiliare a fini culturali e turistici. Parallelamente, il 31 Luglio di quest'anno è stato emanato, dopo oltre vent'anni di totale oblio, il decreto che disciplina la gestione dei punti franchi del porto di Trieste e che, dà, finalmente, certezza di regole e di interlocutori per tutti gli operatori che intendono avvalersi per le loro attività, commerciali e produttive, dei benefici dettati dal regime di porto franco. Si aprono strade estremamente interessanti per l'attrazione di multinazionali specializzate in settori ad alto valore aggiunto, oltre che ovviamente per gli sviluppi connessi alla Via della Seta.





Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale

Livorno: Piombino: Le isole

Costruire una realtà unica ed interconnessa



Intervento di Mario Mattioli presidente Confitarma

HO UN SOGNO: POTER CONTARE SU UN MINISTERO DEL MARE



Mario Mattioli

presidente
Confitarma

Essere stato eletto presidente della Confederazione Italiana Armatori, è un grande onore ed una grande responsabilità.

Il mio primo impegno è quello perseguire la strada che ha consentito all'armamento italiano di rimanere competitivo a livello nazionale ed internazionale.

Sono consapevole del fatto che essere presidente di Confitarma significa assumere la responsabilità di rappresentare una categoria importante del nostro Paese, caratterizzata da peculiarità che ci rendono completamente diversi dalle altre categorie imprenditoriali soprattutto per il suo carattere internazionale. La nostra Associazione rimane infatti il punto di riferimento dell'intero cluster marittimo nazionale e il nostro scopo primario è sempre quello di garantire che Confitarma continui a rappresentare le istanze di tutta l'industria armatoriale italiana.

Porterò avanti con la mia squadra il ricco programma di lavoro, dettato dalle numerose tematiche che interessano lo shipping, sempre tenendo ben presente la difesa e il rafforzamento della competitività delle navi italiane: senza una flotta forte e capace di competere sui mari del mondo sarebbe inutile discutere di qualsiasi altro argomento che

riguarda il settore, dalla sicurezza all'ambiente all'occupazione.

E la difesa della competitività della nostra flotta mercantile, nel rispetto delle regole di sicurezza e ambientali, ruota intorno al Registro Internazionale che si è rivelato essere uno strumento di grande successo per lo sviluppo dello shipping italiano.

Interventi correttivi, come quello relativo all'estensione dei benefici fiscali alle unità battenti bandiera di altri Stati Membri dell'Ue facenti capo a soggetti con sede in Italia, rispondono ad un'esigenza di uniformità con il quadro giuridico definito in ambito comunitario.

È innegabile però che qualsiasi aggiustamento dovrà essere apportato senza indebolire l'intero impianto normativo, indebolimento che purtroppo è già avvenuto per il comparto traghetti operanti in cabotaggio, anche se questa modifica legislativa è ancora al vaglio delle istituzioni comunitarie.

Premesso ciò, molte sono le sfide con cui l'armamento italiano si deve confrontare.

Innanzitutto, ripartendo dall'importante lavoro di riordino e semplificazione del CCNL, svolto in occasione dell'ultimo accordo di rinnovo sottoscritto nel 2015, affronteremo l'imminente stagione di rinnovo contrattuale dei marittimi e degli amministrativi.

Inoltre, sempre nell'ottica della maggiore competitività, proseguirà l'intensa azione che Confitarma da molti anni porta avanti per promuovere la migliore qualità della formazione, al fine di fornire conoscenze e competenze funzionali agli effettivi bisogni delle imprese armatoriali e di valorizzare i lavoratori marittimi specie quelli dello Stato Maggiore e quelli impiegati in funzioni altamente specialistiche.

In cima alle priorità vi sono naturalmente le tematiche ambientali, che condizionano fortemente l'impostazione della politica marittima.

Confitarma, in linea con ICS ed ECSA raccoglie la sfida lanciata dall'IMO per la riduzione del 40% delle emissioni di Co2 prodotte dal trasporto marittimo entro il 2050. Affronteremo anche la sfida della BWMC nonché quella della cyber security e della digitalizzazione.

Proseguiremo con sistematicità e costanza il confronto con gli stakeholder finanziari, sia con riunioni dirette con i principali gruppi bancari nazionali ed internazionali operanti nel settore dello shipping. In particolare, continueremo a portare avanti il costruttivo rapporto con l'ABI improntato alla massima trasparenza per far comprendere ai nostri interlocutori bancari che la flessibilità finanziaria è per l'industria armatoriale una componente imprescindibile e fondamentale.

Se poi guardiamo alle tematiche portuali, io credo che l'iniziativa cinese della "Nuova via della seta" modificherà gli assetti della portualità e delle rotte con impatti significativi sui porti del Mediterraneo e sul Nord-Europa con ingenti investimenti soprattutto in terminal e infrastrutture intermodali.

Ormai tutti siamo coscienti del fatto che la Via della Seta potrà essere il nuovo canale per la crescita delle infrastrutture e del sistema produttivo globale e sta crescendo la consapevolezza del ruolo di primo piano che il trasporto marittimo può svolgere nel nuovo scenario geo-economico.

Il nostro Paese ha le potenzialità per proporsi come

hub logistico e punto strategico di imbarco e sbarco per le "Silk Ships", le navi che percorrono la Nuova via della seta e per la sua posizione geografica e per la dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella One Belt & One Road Initiative. Ma sarà importante mettere a disposizione di un così imponente sistema commerciale una serie di porti efficienti per poter offrire alternative di sbarco valide.

Senza parlare degli aspetti burocratici che hanno sempre rallentato lo sviluppo dei nostri scali. E non solo.

Insomma, nel gioco di domanda e offerta che si genererà sulla via della seta le opportunità possono esserci anche per l'Italia se finalmente il nostro Paese avrà l'intelligenza di dotarsi di un sistema produttivo e logistico efficiente pronto a rispondere. Ecco perché, per concludere ho un sogno: poter finalmente contare su un ministero del Mare.

Dobbiamo puntare su un dicastero che abbia una visione integrata che oltre al trasporto marittimo e ai porti, comprenda anche la logistica e tutte le altre componenti del sistema marittimo.



**Tradizione
Innovazione**



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

www.confitarma.it

Compagnia Portuale di Livorno
Via San Giovanni , 13
57123 | Livorno | ITALY

phone (+39) 0586 841111
email: segreteria@gruppcopl.it



**Compagnia
Portuale di
Livorno**

Società Cooperativa



**COMPAGNIA
IMPRESA
LAVORATORI
PORTUALI**



Compagnia Impresa Lavoratori Portuali
Via San Giovanni , 13
57123 | Livorno | ITALY

phone (+39) 0586 841201
fax (+39) 0586 841690
email: segreteria@cilplivorno.it

Ancora molte criticità non consentono di abbassare la guardia

RIFORMA PORTUALE: TUTTO RISOLTO? NON E' COSI'

Riforma portuale: tutto risolto? Purtroppo non è così e le criticità del settore sono ancora molteplici e tali da non consentire di abbassare la guardia sul processo di riforma. Provocatoriamente Federagenti ha voluto intitolare la sua assemblea "Pronti, porti, via", chiudendo con una modifica tutt'altro che marginale la frase che contraddistingue lo start delle gare sportive. Ma allo start nelle manifestazioni sportive corrisponde uno sforzo concentrato degli atleti, impegnati anima e corpo nella ricerca della vittoria.

A nostro parere il rischio che alcune componenti della portualità italiana siano ancora ferme sui blocchi di partenza è ancora alto.

La centralizzazione decisionale alla quale si è ispirato il disegno di riforma non è un processo compiuto per la mancata definizione del tavolo di partenariato, e ciò sta provocando ritardi in scelte strategiche per le quali anche la prospettiva di un lungo periodo pre-elettorale non fornisce certo indicazioni positive. Esiste poi un problema oggettivo di burocratizzazione delle Autorità di sistema portuale ancora alle prese con i nodi irrisolti di integrazione fra gli scali che rientrano nella loro competenza e sempre più invischiate in iter procedurali che rendono di fatto impossibili decisioni che sarebbero invece urgenti e improrogabili. E ciò ha provocato anche ripensamenti e una riapertura del dibattito ad esempio sul tema di quella autonomia finanziaria delle Autorità portuali; autonomia che era rimasta confinata nei primi disegni di legge sulla riforma portuale, e che è stata rilanciata dalla Regione Liguria.

Come detto, poi, esistono realtà portuali che non sono riuscite a spiccare il salto dai blocchi di partenza.

Il pericolo è quindi quello di congelare gli stati di crisi anziché affrontarli con scelte univoche e a valenza immediata.



Gian Enzo Duci

presidente
Federagenti

Federegenti si è espressa a sostegno della riforma e conferma quella sua scelta, ma non può esimersi dal sottolineare come ritardi e realtà in ritardo si pongano in forte distonia rispetto ai ritmi, alle dinamiche e alle procedure che caratterizzano la domanda e anche le opportunità del mercato internazionale dei traffici marittimi; mercato che, mai come oggi, viaggia a velocità e a ritmi di trasformazione che non hanno paragoni anche nella storia recente dello shipping. I fenomeni di concentrazione fra gruppi, la via della seta (che è un grande disegno strategico cinese e che l'Europa (Italia in primis) dovrà dimostrare di gestire anche a suo vantaggio) pongono sotto stress tutti i sistemi economici mondiali. E oggi l'Italia dei porti è ancora molto debole.

Competenza e professionalità al servizio del trasporto delle merci



Fedespedi - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - è l'organizzazione imprenditoriale che rappresenta e tutela gli interessi di oltre 2.200 imprese di spedizioni internazionali, filiali incluse (circa il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia), che organizzano il trasporto delle merci utilizzando tutte le modalità: stradale, ferroviaria, marittima, aerea.

La Federazione è oggi presente sul territorio nazionale con oltre

30 associazioni territoriali, aderisce a **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta il comparto spedizionieristico nel **CLECAT** a livello europeo e nella **FIATA** a livello mondiale.

Sono affiliate a Fedespedi: **Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), **Antep** (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).



Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



FEDESPEDI

FEDESPEDI Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali

Via Cornalia, 19 - 20124 Milano - tel 02 67154.1 - fax 02 67072285 - fedespedi@fedespedi.it - www.fedespedi.it

L'attuale porto contenitori destinato ad arrendersi LA PIATTAFORMA EUROPA EVITERÀ IL DECLINO DI LIVORNO

di Renato Roffi

Il processo evolutivo che ha recentemente interessato in positivo il travagliato progetto della darsena o piattaforma Europa, l'accelerazione finalmente impressa all'esecuzione dei lavori del tunnel sotto il canale del Marzocco, finalizzato ad incrementare i margini di manovrabilità delle porta contenitori in accesso alla darsena Toscana, le prospettive per il porto di Livorno legate al piano nazionale della logistica, insomma il futuro dello scalo nel suo complesso, costituiscono un tema caldissimo quanto delicato, un argomento che non può essere affrontato, sia pure in modo epidemico, senza il concorso di chi se ne intende davvero, che, nel nostro caso è un personaggio del livello e, sopra tutto, della professionalità, della competenza e dell'esperienza del dottor Luca Becce, amministratore delegato del terminal Darsena toscana (Tdt) per conto del Gruppo investimenti portuali.

Dottor Becce, in un precedente incontro, circa un anno fa, sostenne che la darsena Europa non dovrà né potrà essere una superficie aggiuntiva alla darsena Toscana, ma ne rappresenterà, se mai, la naturale evoluzione e, in definitiva, la vera e propria sostituzione.

Il recente varo di un nuovo bando, aggiunge o toglie qualcosa al suo assunto di allora?

No. Rimane del tutto inalterato il dato di fatto che l'attuale porto contenitori di Livorno, nato sul volgere degli anni settanta, per quanto stia continuando a cogliere risultati apprezzabili, è destinato ad arrendersi di fronte alle navi superiori alle 85 mila tonnellate a motivo dell'inadeguatezza degli spazi di manovra e dell'impossibilità di ottenere fondali superiori ai 13 metri, senza considerare che l'attuale morfologia dello scalo costringe gli armatori ad impiegare un numero di rimorchiatori quasi doppio di quanti ne occorrono – per esempio – a La Spezia. Oggi Livorno, grazie anche alla sua fortunata collo-

cazione geografica e al suo hinterland praticamente senza ostacoli di rilievo, è il terzo porto containers nazionale e, quanto al nuovo corso imboccato dalla vicenda darsena Europa, mi preme chiarire che è assolutamente errato ritenere che il bando recentemente riformulato configuri un piano semplicemente ridimensionato. Rispetto al progetto precedente quello attuale è certamente meno costoso, ma sicuramente più efficace.

Sotto il profilo del potenziale di produttività, infatti, esso presenta aspetti innegabilmente più validi poiché la piattaforma prevista dall'ultimo bando sarà dislocata su ben 52 ettari rispetto ai quaranta previsti dalla versione accantonata, inoltre la nuova darsena potrà contare su una banchina che si svilupperà ininterrottamente lungo 1.200 metri; si tratta di una svolta che, fra l'altro, ha reso possibile ridurre di circa 200 milioni il costo complessivo dell'opera grazie anche alle nuove norme che regolano i dragaggi portuali e alla conseguenziale opportunità di sfruttare gli spazi già esistenti offerti dalle vasche di colmata.

L'attuale bando, caratterizzato anche da procedure distinte che separano gli ambiti dell'intervento pub-



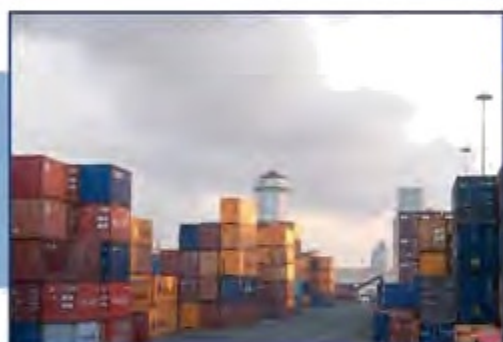
**Luca
Becce**

Amministratore
Delegato
terminal
darsena Toscana

Terminal Darsena Toscana



Con una capacità operativa annua di 900.000 TEU è il Terminal Contenitori del Porto di Livorno



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



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



Con investimenti in nuove tecnologie e risorse umane altamente qualificate, "TDT" può offrire la più ampia gamma di servizi, garantendo un alto livello di efficienza ed affidabilità

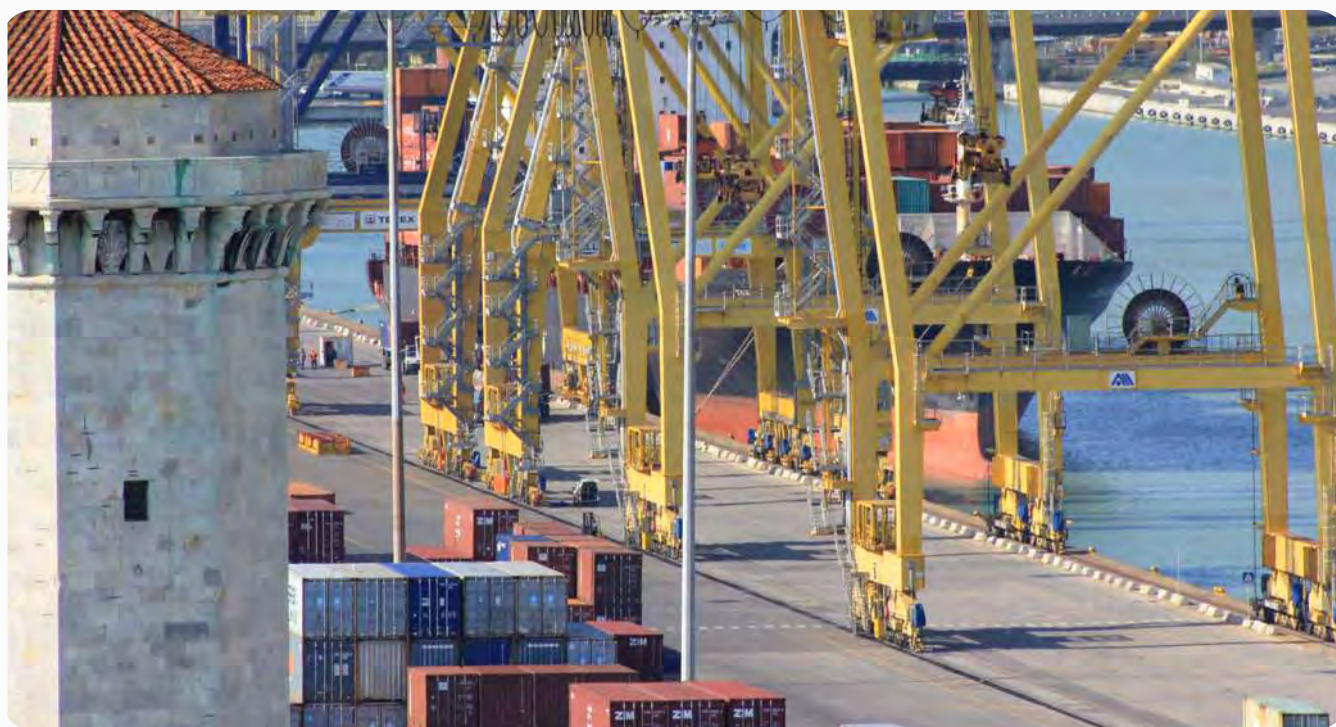
Sede Legale: Via Mogadiscio, 23 - Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. (+39) 0586.258111 - Fax (+39) 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

blico da quello privato in project financing, dovrebbe consentire di vedere l'avvio dell'opera entro il 2018 e prevede, anche la facoltà per gli investitori privati di avanzare proposte relativamente alla piattaforma contenitori. A tal proposito mi premerebbe precisare che il Tdt, in virtù di una specifica concessione che scadrà nel 2031, è l'unico soggetto legittimato a svolgere in esclusiva attività full containers nel porto di Livorno.

In conclusione si tratta di una grande opera che determinerà finalmente l'indispensabile e, direi, urgente superamento degli obiettivi limiti infrastrutturali che frenano il porto e ne eviterà il declino, magari lento, ma sicuramente ineluttabile, schi-

stato il nuovo Piano della logistica e dei trasporti voluto dal ministro Delrio che, una volta per tutte, ha stabilito con decisione che l'Italia non ha carenza di spazi portuali e di banchine, ma di infrastrutture e di efficienti reti di smistamento e collegamento viario e ferroviario. Proprio su questa base nel piano tale tipo di collegamenti è stato individuato come fondamentale e strategico ed è stata stabilita la priorità di concentrare gli interventi sui tre porti di Genova, Trieste e Livorno con la sua darsena Europa.

La nuova concezione fissata dalla programmazione di Delrio non si basa più su criteri squisitamente politico burocratici e, talvolta, clientelari, ma agisce



dendo le prospettive di uno sviluppo che, obiettivamente, è un rebus.

Mi lasci dire, poi, che un discreto impulso all'operatività del terminal è stato impresso dal collegamento ferroviario diretto con la rete nazionale che ha fatto balzare dal 12 al 20% - in crescita continua e significativa - il movimento delle merci su rotaia; consideriamo che a Genova solo meno del 10% delle merci in entrata e uscita dal porto viaggia per ferrovia.

Determinante e fondamentale per tutto questo è

sulla scorta di analisi serie condotte all'insegna del mercato nella sfera di una strategia polarizzata sulla convenienza nazionale.

In sostanza, fino a pochi mesi fa, in Italia si finiva spesso con il realizzare strutture inutili o scarsa-

mente utili disperdendo risorse preziose nei mille rivoli di una eccessiva e poco comprensibile localizzazione.

E' chiarissimo. L'annoso problema del famigerato micro tunnel sembrerebbe finalmente avviato a soluzione, Le pare? Può parlare della convivenza del Tdt con altri terminalisti?

Sul micro tunnel si sono innegabilmente accumulati ritardi gravi che stiamo tutt'ora scontando, oggi la questione sembra avere finalmente imboccato la strada giusta e c'è da augurarsi che i fatidici tubi possano essere spostati entro il prossimo anno; quanto alla convivenza con altre realtà, la nostra condotta, per una precisa scelta di etica aziendale, è e sarà sempre improntata al bene generale del porto e, in questa chiave, nell'interesse di tutti, riteniamo giusto offrire ogni possibile collaborazione anche ai nostri concorrenti, come sempre avvenuto, anche in tempi recentissimi.

Siamo stati sempre della convinzione che forme di concorrenza esasperata non paghino e finiscano per "ingrassare" soltanto gli armatori. Ha presente i manzoniani capponi di Renzo?

Con ciò - si badi bene - non voglio assolutamente dire che gli armatori sono nostri antagonisti, essi sono, invece, dei partners che operano nello stesso nostro ambito lungo la filiera del trasporto delle merci in cui la nostra parte è quella di svolgere un servizio con imprese che sono legate al territorio di riferimento. Naturalmente siamo dell'idea che il lavoro meriti sempre e comunque rispetto e dignità e siamo fermamente convinti che la concorrenza debba essere condotta nel pieno rispetto delle regole, a cominciare da quelle connesse con il trattamento del lavoro.

Tempo fa, in occasione di una sua venuta a Livorno per l'eccezionale ingresso di una grande porta contenitori Msc, Gian Luigi Aponte si sarebbe

mostrato interessato allo stato dell'arte della darsena o piattaforma Europa. Potrebbe essere un concorrente per il Tdt?

So che è venuto, ma non conosco i particolari della sua visita a Livorno. La concorrenza, del resto, fa parte delle regole del mercato. Credo che la consistenza dell'investimento previsto per la darsena Europa farà sì che nascano collaborazioni tra privati cointeressati, armatori e gruppi terminalistici. Torno a precisare che il Tdt, come unico terminal integralmente full container accreditato nel porto di Livorno fino al 2031, è la prima azienda naturalmente e fisiologicamente interessata allo spostamento verso il mare del porto contenitori.

Come si chiuderà l'anno in corso per il Tdt e quali sono i vostri progetti per il prossimo futuro?

Non avremo i risultati del 2016. Abbiamo dovuto sostenere il contraccolpo del trasferimento al terminal Lorenzini dei servizi Msc con il Sud America, una circostanza che ha colpito in qualche misura anche l'intero complesso degli interscambi nel porto livornese. Si è registrata anche una riduzione dei servizi Zim dovuta a scelte armatoriali di modifica delle linee, eppure, con tutto ciò e non senza soddisfazione, devo dire che il Tdt ha tenuto discretamente e ci conforta il fatto che le perdite non siano dovute ad insoddisfazione delle compagnie di navigazione, ma a processi di riorganizzazione dei loro servizi.

Certo, siamo scesi sotto i 600 mila teu, ma si tratta di una fase del tutto contingente che non ci preoccupa più di tanto e che sapremo di certo affrontare validamente malgrado la crescente inadeguatezza dello scalo nei confronti della circolazione di navi che si fanno sempre più grandi e che oggi vengono impiegate sulle rotte fra il Far East e l'Europa che, dal 2011 ad oggi, ha visto ridursi il numero dei contenitori dagli 80 mila del 2011 agli attuali 10 mila.



AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO E DELLA CALABRIA



Corigliano Calabro

Crotona



Palmi



Villa San Giovanni



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

www.portodigioiatauro.it

Il Governo non ha inserito il settore trasporti tra le priorità

LA LOGISTICA ITALIANA (PURTROPPO) ANCORA IN RITARDO



di Mino Giachino

La globalizzazione sta costringendo i grandi gruppi mondiali dello shipping e della logistica a grandi cambiamenti che hanno come obiettivo una maggiore competitività. Cambiamenti che coinvolgono anche quelle aziende logistiche italiane più pronte e innovative. Inoltre la crescita di Amazon e Alibaba, la loro sempre più forte presenza sul mercato, rende il settore ancor più competitivo.

Su questi temi si sofferma Mino Giachino, già sottosegretario di Stato ai Trasporti, oggi presidente di Saimare spa, una delle aziende leader in Italia nel settore delle spedizioni, che punta il dito sulla logistica pubblica italiana «purtroppo ancora in ritardo».

«La globalizzazione dei mercati e la crescita dell'economia mondiale - spiega Giachino - stanno costringendo i maggiori gruppi dello shipping e della logistica a notevoli processi di concentrazione sia tra gli armatori che tra le grandi aziende spedizionieristiche internazionali. Un processo peraltro che sta interessando i vari settori dell'economia, della manifattura, come ad esempio quello dell'auto e non solo questo.

La classe dirigente del Paese non ha ancora inserito i trasporti e la logistica tra le sue priorità. Così il settore va avanti sotto le diverse spinte assestate, di volta in volta, da una categoria piuttosto che dall'altra.

Economia del mare e logistica, insieme al costo dell'energia, al costo del personale e al funzionamento della burocrazia, sono invece comparti e

questioni fondamentali per la competitività delle nostre aziende, per la crescita dell' economia e del lavoro.

A parte il settore doganale, che ha compiuto enormi progressi, la logistica pubblica invece sembra purtroppo non capire che di questi tempi la celerità delle decisioni fa la differenza. A quindici mesi dall' entrata in vigore della Riforma dei porti, se si eccettua la nomina dei presidenti delle varie Autorità di Sistema portuale, tutto è ancora fermo. Anche l' istituzione dello "Sportello unico dei controlli", una misura a costo zero ma dal grande impatto operativo, è ancora fermo, evidenzia l' ex Sottosegretario. Per quanto riguarda la qualità delle infrastrutture portuali italiane la più recente accreditata classifica internazionale ci colloca al 60esimo posto al mondo. Uno scandalo. In questo modo il nostro Paese continua a perdere traffici, quantificabili in circa 5 - 6 miliardi di euro l'anno di valore, a favore dei porti del Nord Europa.

La nostra logistica pubblica non ha ancora concretamente preso atto della riorganizzazione logistica indotta dalle scelte operative di Amazon e Alibaba. La situazione le sta sfuggendo di mano. Dogane a parte, come dicevo prima, le notizie positive arrivano dalle nostre aziende private che, costrette dalla concorrenza internazionale, stanno facendo importanti passi in avanti.

Quelle più dinamiche, più aperte all'innovazione sul fronte delle spedizioni internazionali, come ad esempio la Saimare spa, tra l'altro la più antica azienda del settore, si stanno adeguando attraverso fusioni, acquisizioni, investimenti informatici, allargamento della propria rete operativa in tutti i porti italiani e non solo. Per fortuna questo processo è oggi accompagnato da una ripresa dei traffici. In ogni caso le rendite di posizione si stanno esaurendo e tutto sembra diventato contendibile.

Interoperabilità, interfacciabilità tra gli operatori logistici e i propri clienti, sono alcune delle chiavi

competitive per le società italiane - sottolinea Giachino -. Saimare spa, azienda leader nel settore delle spedizioni internazionali, che ho l'onore di presiedere, da sempre punta sulla qualità dei propri servizi. Lo fa investendo e implementando il suo sistema informatico, in modo da garantire proprio una costante interoperabilità ed interfacciabilità, Da qualche mese - conclude Mino Giachino - questi servizi li offriamo in tutti i porti italiani perché la merce, così come le aziende di spedizione, cercano sempre la massima convenienza. E' una cosa che molti dovrebbero capire».



Mino Giachino

presidente
Saimare SpA



SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali marittimi
dal 1924

www.saimare.com

Il futuro della portualità nella provincia di Livorno

L'ARRIVO DI "MSC VITA", RISULTATO STORICO



Umberto Paoletti

Direttore Generale
di Confindustria
Livorno-Massa
Carrara

Nello scenario economico del nostro territorio e della Costa Toscana, la logistica e la portualità giocano un ruolo strategico ed insostituibile nei progetti di reindustrializzazione.

Questa considerazione colloca, senza alcun dubbio, in vetta alla gerarchia delle priorità, la realizzazione della piattaforma Europa, (non darsena Europa come erroneamente talvolta si sente ancora asserire). I continui mutamenti in corso delle dinamiche nello shipping internazionale richiedono di rafforzare politiche di integrazione dei rispettivi asset infrastrutturali, quale condizione stringente per mantenere la competitività.

Ecco perché l'ingresso nel porto di Livorno del gigante da 9.000 teu della Msc, avvenuto ai primi di Novembre, ha marcato un risultato storico smentendo l'impossibilità, sostenuta da certuni, che navi di quella dimensione e di quella portata potessero scalare il nostro scalo.

L'avvenimento è stato oltremodo significativo in quanto ha dimostrato concretamente che cosa ed in che modo possiamo e dobbiamo fare in attesa che la piattaforma Europa sia operativa. Il tema centrale, infatti, è esattamente questo: non restare intorpiditi a discutere sugli aspetti tecnici e procedurali della piattaforma Europa, consumando tempo ed alimentando polemiche inutili.

Una volta che l'infrastruttura sarà stata ultimata, il nostro porto, anzi il nostro sistema portuale, dovrà farsi trovare pronto e con un grado di competitività adeguato sia in termini quantitativi che qualitativi.

Le caratteristiche storiche della nostra portualità (Livorno e Piombino) dovranno quindi essere affinate e migliorate, approfittando appunto di essere sistema. Anche per questo obiettivo, la sfida vinta con l'ingresso del gigante della Msc, rappresenta un vantaggio competitivo che dobbiamo consolidare ed incrementare.

Infatti, un significato ulteriore dell'esperimento riuscito con la nave da 9.000 teu, è rappresentato dalla conferma che le caratteristiche della nostra portualità corrispondono alle esigenze della merce, nonostante le carenze infrastrutturali (pescaggi, larghezza del canale d'accesso, viabilità esterna non fluidificata).

Come è noto, la scelta delle rotte non l'effettuano gli oroscopi o gli indici statistici, bensì "la merce" ed "il mercato" che sono regolatori non influenzabili quanto severi. Essere riusciti ad ormeggiare la 9.000 teu della Msc, senza problemi costituisce un traguardo che ripaga l'impegno del Terminal Lorenzini, la perizia non comune dei piloti, il potenziale straordinario dei rimorchiatori, la indiscussa capacità e professionalità dell'Autorità Marittima coordinata all'unisono con l'Autorità di Sistema. L'esperienza dei lavoratori impiegati nelle differenti fasi dell'operazione ha fatto il resto.

Il successo di tutto il porto, come giustamente è stata valutata questa esperienza, deve essere replicato anche in occasione delle prossime "toccate" già programmate dal gruppo Msc, con cui è stato scongiurato il rischio della perdita di un traffico

basilare.

In attesa, quindi, dei prossimi giganti Msc, occorre concentrarci sul consolidamento anche degli altri traffici in cui il nostro sistema portuale eccelle: i ro-ro delle Autostrade del mare, la cellulosa, le rinfuse secche e liquide, le crociere, l'impiantistica industriale.

Per questo obiettivo teniamo l'attenzione fortemente concentrata sulla definizione di una gerarchia di priorità funzionali all'integrazione del Piano Strategico di Sviluppo della Costa con il Piano Regionale di Sviluppo 2016 - 2020.

Condividiamo pienamente le finalità del Piano tese a riequilibrare il divario tra costa e interno, la cosiddetta Toscana "a due velocità", con una visione unitaria e di prospettiva strategica, partendo dalla riorganizzazione dell'assetto istituzionale e dal superamento dei localismi.

Tuttavia, se vogliamo effettivamente mettere al sicuro la nostra competitività, dobbiamo intervenire anche sugli aspetti tecnico-organizzativi, affrontando con determinazione il tema degli orari, in modo da migliorare l'attuale modello organizzativo, ampliando l'orario dell'operatività delle nostre banchine. È un tema non facile ma che varrà certamente la pena di affrontare se vogliamo conservare adeguati spazi di competitività, in attesa che la piattaforma Europa sia ultimata.

L'ampliamento degli orari, con l'allargamento del canale di accesso, il collegamento ferroviario della darsena Toscana, lo "scavalco" verso l'interporto, una volta realizzati, consentiranno a Livorno di essere collocata nella graduatoria degli scali nazionali, al posto che le compete, e soprattutto ci farà trovare in piena forma all'appuntamento della ultimazione della piattaforma Europa.





CONFINDUSTRIA
Livorno Massa Carrara



Costa Toscana: un anno di crescita

www.confindustriallivornomassacarrara.it
info@confindustriallivornomassacarrara.it



CONFINDUSTRIA
Livorno
Servizi S.r.l.u.

Fulceri: in programma scavalco FS, alta velocità, magazzini frigo

INTERPORTO VESPUCCI: UNA REALTÀ PER LA LOGISTICA NAZIONALE

Un complesso di cui si è parlato pressoché ininterrottamente - , molto spesso non sempre bene - dalla metà degli anni settanta e giunto fino ai nostri giorni in buona parte per il grande impegno profuso dalla Regione Toscana, l'interporto Amerigo Vespucci di Guasticce (LI) sembra, una buona volta, prossimo a superare molte delle sue criticità storiche, non ultima quella connessa con le perdite e gli indebitamenti accumulati negli ultimi lustri.

Protagonista dell'attuale palinogenesi è Bino Fulceri, sessantacinquenne, amministratore delegato dal 2012, scelto dai soci e proveniente dal Monte dei Paschi di Siena, attualmente socio di maggioranza

(40%) del grande impianto logistico partecipato anche dalla Regione Toscana (23,56%), dall'oggi AdSp (9,59%), dalla Camera di commercio di LI - MS (5,83%), dal comune di Livorno (5,13%), più una serie di soci minori..

Innanzitutto vorrei ricordare che lo scorso 20 Novembre si è tenuta un'assemblea dei soci in cui è stato deliberato un aumento di capitale sulla scorta di un protocollo che fu sottoscritto nel 2016 da Autorità portuale e Regione Toscana.

Ciò avrà come conseguenza importante un aumento dell'impegno dell'Autorità di sistema portuale che passerà dall'attuale 9,59 al 30%.





**AMERIGO
VESPUCCI**
INTERPORTO
TOSCANO S.P.A.



INTERPORTO TOSCANO

OPPORTUNITA' PER IL TERRITORIO
E PER IL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE



Dunque, Fulceri, finalmente qualcosa comincia a camminare nella direzione giusta per questo grande impianto logistico, nato come centro intermodale, cresciuto fra le polemiche come interporto ed oggi sempre più definito retro porto.....

Retroporto mi sembra la definizione ormai più calzante. I porti sono continuamente alla ricerca di superfici da utilizzare per loro attività commerciali e noi offriamo una superficie di ben 2,8 milioni di mq con grandi spazi urbanizzati su cui insistono le strutture di servizio e gli edifici funzionali alla vita del complesso, un terminal ferroviario di 126 mila, oltre 100.000 mq di magazzini già realizzati, ed altrettanti da edificare su aree immediatamente disponibili.

Non moltissimo tempo fa la situazione appariva assai diversa...le problematiche erano varie

Tutto ciò è oramai in via di superamento; del resto il problema prevalente era costituito dal un consistente passivo di ca. 65 milioni già in questo ridotto del 10% nell'anno in corso e che ormai è stabilmente incamminato verso il ripianamento che - grazie anche alle dismissioni operate e ad un piano organico predisposto ed asseverato ex articolo 67, approvato dal sistema bancario si prevede di raggiungere entro il 2022.

Oggi la situazione ci consente di guardare avanti con tranquillità e sicurezza e di rimetterci in moto per la realizzazione di progetti destinati a sviluppi sulle attività complessive dell'infrastruttura..

A partire dall'anno 2015 registriamo una costante crescita del movimento delle merci su gomma in entrata e in uscita e anche il 2017 si chiuderà con un crescita intorno al 7 % sull'anno precedente.

Qualcuno obietta che come retro porto il Vespucci sarebbe un po' distante dalle banchine portuali

E' un'osservazione che oggi non ha più molto senso, dovuta, forse, alle concezioni del tempo in cui nacque il vecchio centro intermodale e che oggi appare oramai superata, sopra tutto nella prospet-

tiva della prossima realizzazione dello scavalco ferroviario che contribuirà in maniera sostanziale a determinare una situazione del tutto nuova rispetto al passato, anche recente.

Intanto dal 2013 si lavora ad uno sportello unico che concentri gran parte dei servizi legati all'import/export, dalla Dogana, con Depositi doganali privati e due zone di Temporanea custodia, ai servizi sanitari e di polizia forestale. Si tratta di un passo significativo che riduce i tempi degli adempimenti burocratici, offrendo un importante servizio alle imprese.

I nostri utenti possono contare inoltre su una serie di servizi e strutture per le persone efficienti e confortevoli, inoltre, per venire incontro alle centinaia di persone impiegate nelle circa quaranta aziende che qui operano, abbiamo richiesto anche un servizio di trasporto pubblico fra l'Interporto, Livorno e Collesalveti.

Lei ha ricordato la questione dello scavalco ferroviario. Qual è il reale stato dell'arte?

L'opera, finanziata da Regione Toscana e RFI, sarà realizzata da quest'ultima e sarà funzionale non solo per l'interporto, le cui potenzialità saranno moltiplicate e di cui muterà pressoché radicalmente la fisionomia, ma schiuderà prospettive più ampie anche per il porto proiettando i suoi effetti ben oltre i confini regionali. Basti pensare al programma di adeguamento delle gallerie appenniniche che, entro il 2021, consentiranno ai contenitori ed ai semirimorchi di viaggiare su rotaia anche sulla tratta Prato-Bologna..

Secondo previsioni realistiche la conclusione della fase progettuale e l'avvio dei lavori per lo scavalco dovrebbero aversi nel 2018, dopo di che immaginiamo un anno e mezzo due per la fase realizzativa, insomma il collegamento dovrebbe essere certamente operativo per il 2020.

Peraltro in questi anni abbiamo lavorato molto per lo sviluppo delle attività ferroviarie all'interno del Vespucci, la gru transtainer ha ripreso a lavorare e ad oggi, abbiamo un movimento fisso di una quindicina di transiti settimanali, c'è un collegamento



Bino Fulceri

Amministratore
Delegato
Interporto Vespucci

container trisettimanale con Verona e uno trisettimanale di automobili nuove con Austria e Slovacchia. Non dimentichiamo, poi, che sono in corso gli accordi tra Regione Toscana e RFI per progettare e realizzare il raccordo ferroviario tra Interporto e la Collesalvetti -Vada

Progetti per il futuro prossimo?

Intanto nel 2018, saranno avviati i lavori per la costruzione di una moderna struttura per il deposito e la conservazione degli alimenti surgelati che andrà ad aggiungersi alla filiera del food già da tempo presente all'interno dell'area interportuale. I nuovi magazzini refrigerati, già appaltati per un valore di 3,5 milioni, saranno realizzati a totale carico del ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Regione Toscana utilizzando l'ultima parte del contributo pubblico per le Autostrade del mare. Per la valutazione della fattibilità e sostenibilità del progetto ci siamo avvalsi della collaborazione dell'Università di Parma.

Una ulteriore importante iniziativa è costituita dalla imminente sottoscrizione di un protocollo tra Interporto, R.A.M. (Rete Autostrade Mediterranee), Regione Toscana, Regione Veneto, AdSp, Interporti di Verona e Padova per la realizzazione di uno studio di fattibilità relativo alla possibilità di utilizzo delle tracce dell'Alta Velocità per il transito dei semirimorchi montati su carri ferroviari in attesa dell'adeguamento delle gallerie tra Prato e Bologna.

Un complesso di queste dimensioni e così articolato deve aver bisogno anche di adeguati apparati di sicurezza.

La struttura è infatti dotata di un moderno sistema di sorveglianza ed antintrusivo costituito da 15 Km di recinzioni videosorvegliate e 2 gates collegati da una rete di fibra ottica che assicura l'interconnessione di tutte le sedi e di tutti gli operatori con i varchi di accesso. Il sistema consente in qualunque momento di effettuare in tempo reale controlli capillari garantendo la sicurezza di ciascuna delle attività svolte, delle merci e, quel che più conta, delle persone.



GALLOZZI



G R O U P

TRASPORTI MARITTIMI INTERNAZIONALI LOGISTICA PORTUALE

dal 1952

**SALERNO CONTAINER TERMINAL
GALLOZZI SHIPPING LTD
MARINA D'ARECHI
SALERNO CONTAINER SERVICES
SALERNO TERMINAL TRAGHETTI
SALERNO TRANSPORT SERVICES
GF LOGISTIC SPA
GF LOGISTIC (CHINA) SHANGHAI
SALERNO CRUISE SERVICES
SALERNO STAZIONE MARITTIMA
SALERNO INTERPORTO
ARECHI COSTRUZIONI
MARINA DI LIPARI
MARINA DI TROPEA
G.GALLOZZI & FIGLI SPA
SALERNO MARINE SERVICES**



Gallozzi Group spa Via Camillo Sorgente 72/a
84124 Salerno
tel. 0892754853
fax 0892754890
e-mail contact: info@gsl.gallozzi.com

www.gallozzi.com



In Ottobre record assoluto di movimentazioni ferroviarie

IL PORTO DELLA SPEZIA VA COME UN TRENO....VELOCE!

La Spezia Shunting Railways nasce nel 2013 su iniziativa dell'Autorità Portuale della Spezia, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che si fece promotrice della costituzione del Soggetto Unico di manovra ferroviaria al quale aderirono immediatamente, oltre alla stessa AP, i terminalisti, gli MTO, le imprese ferroviarie che operano nello scalo, ovvero tutti gli attori di riferimento del panorama ferroviario spezzino. La società nel breve tempo si è subito andata a configurare come un esempio virtuoso nell'ambito dei servizi di manovra, contribuendo a incrementare il traffico ferroviario che ha raggiunto anche la percentuale del 35%, dato particolarmente significativo sia a livello nazionale che comunitario.

LSSR, da statuto, garantisce lo "svolgimento nel porto della Spezia, nelle aree retroportuali di Santo Stefano di Magra e nelle aree territoriali connesse del servizio ferroviario portuale, attraverso un nuovo "modello di esercizio" operativo basato sulle seguenti caratteristiche:

- una marcata integrazione, sia operativa che tariffaria, dei 3 scali ferroviari del "sistema Spezia" ovvero, la Spezia Marittima, la Spezia Migliarina e S. Stefano Magra – quest'ultimo con funzione di vero e proprio "retroporto" del sistema;
- calibrazione delle risorse uomo/mezzi negli impianti rispetto alle effettive necessità "integrate" del sistema, con un risparmio iniziale di circa 5 agenti/giorno rispetto la precedente gestione.
- ottimizzazione dell'utilizzo dei locomotori diesel da manovra con immediata soluzione delle eventuali criticità;
- riduzione dei tempi di manovra/treno ;
- efficientamento nella gestione dei picchi giornalieri/stagionali di traffico ;
- individuazione "dal basso" dell'offerta tecnico-commerciale residua disponibile, "guidando" - per quanto possibile - la domanda incrementale di



**Federica
Montaresi**

presidente
del Consiglio
di Gestione

traffico;

Le attività si svolgono sotto la regia della sala operativa, attiva per circa 20 ore giornaliere, che rappresenta il vero "punto di forza" della società, dove vengono pianificate, in tempo reale, tutte le operazioni di arrivo e partenza dei treni, programmati e straordinari. All'interno della sala sono presenti figure professionali altamente qualificate che fanno capo al rail planner, che coordina il movimento ferroviario con le attività di banchina. Le altre figure presenti nella sala operativa pianificano e seguono l'attività di manovra vera e propria, coordinando le operazioni e curano i rapporti con le imprese ferroviarie.

Ottimi sono stati i risultati ottenuti grazie al nuovo modello di esercizio in comparazione alla situazione precedente la costituzione di LSSR, che vedeva le migliori performance attestarsi a 108.000 carri/6530 treni anno, mentre già nel 2015 (secondo anno di esercizio di LSSR) si sono raggiunti i 120.000 carri/7060 treni anno, con un incremento dell'11% a disponibilità infrastrutturale invariata e grazie all'attività di pianificazione coordinata della sala operativa.

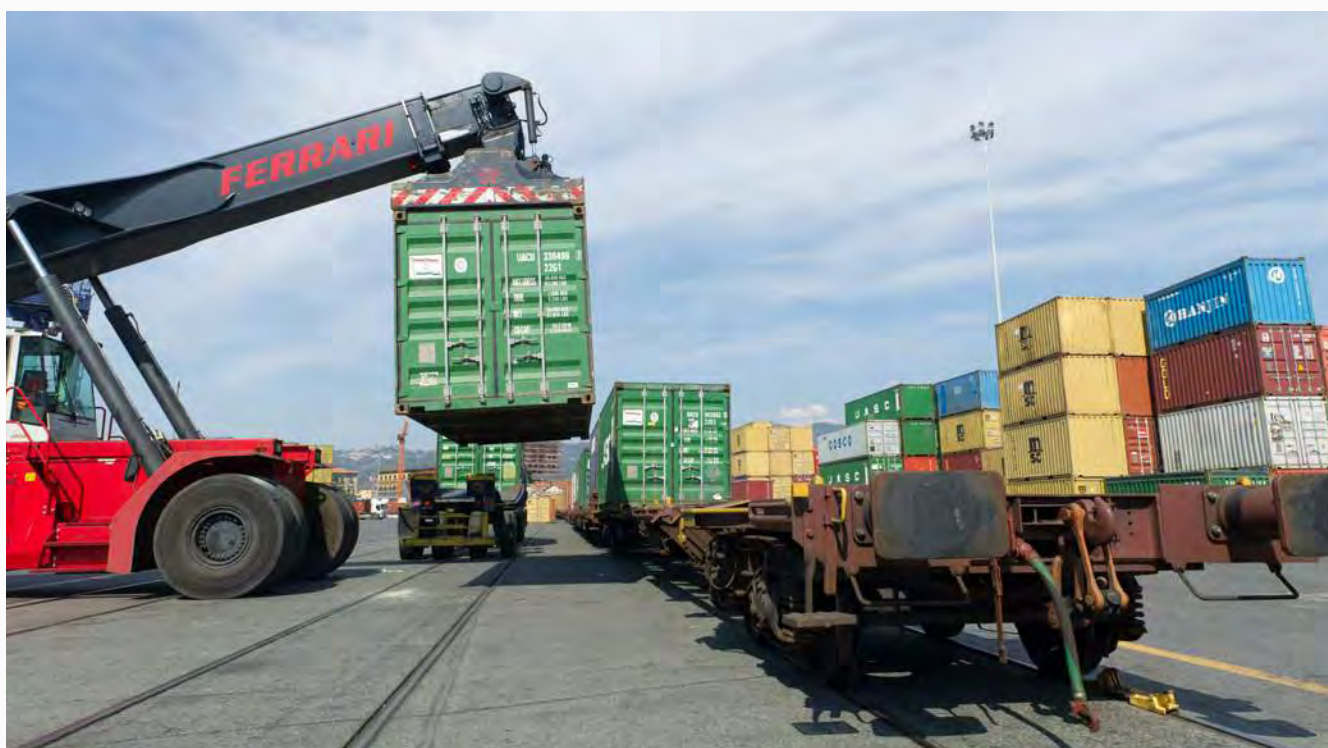
Il 2017 si appresta a diventare l'anno dei record per LSSR. Dopo le performance dei mesi di Luglio e Agosto con movimentazioni ferroviarie che hanno registrato +8,3% rispetto al corrispondente periodo del 2016, nel mese di Ottobre La Spezia Shunting Railways ha registrato il record assoluto di carri movimentati al mese, pari a 11.727 (+14,3% rispetto al corrispondente mese del 2016) con un picco giornaliero di 534 carri e una ripartizione modale rail intorno al 33% del traffico diretto.

Oggi, lo scenario ferroviario portuale spezzino è pronto all'appuntamento degli attesi ed indispensabili investimenti infrastrutturali che vedranno l'avvio dei lavori per la realizzazione del nuovo fascio binari di arrivo/partenza treni, di lunghezza adeguata agli attuali standard europei, a cura dell'Autorità di Sistema Portuale, la nuova infrastrutturazione ferroviaria prevista sul molo Garibaldi e gli interventi di un nuovo layout ferroviario




presso lo scalo di Santo Stefano Magra. Tutto ciò renderà possibile, ad interventi ultimati, il raggiungimento dell'ambizioso obiettivo del 50% del modal split rail, ovvero 330.000 carri lavorati, inoltrati con ben 13.200 treni/anno.

La Spezia Shunting Railways rappresenta quindi nel panorama spezzino una importante realtà che, grazie ad una gestione virtuosa e innovativa dell'ultimo miglio, contribuisce all'efficienza e allo sviluppo del trasporto ferroviario nello scalo, operando in completa sinergia con tutti gli attori della comunità portuale in favore dell'intermodalità.



La Spezia Shunting Railways SpA
Viale San Bartolomeo 22/G | La Spezia
phone: +39 0187 1853388 | fax +39 0187 1853389
email: segreteria@lssrailways.com



Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Sede Centrale
Via del Molo, 1 La Spezia
Centralino: + 39 0187 546320

◆ Ufficio protocollo: + 39 0187 546391 + 39 0187 546342

email: protocollo@porto.laspezia.it

pec: protocollo@pec.porto.laspezia.it


Segreteria Generale e di Presidenza: + 39 0187 546316 - + 39 0187 546307

Fax Segreteria Generale e di Presidenza: + 39 0187 599664

email: info@porto.laspezia.it - presidenza@porto.laspezia.it



Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e Marina di Carrara



Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale
Sede Territoriale
Viale Colombo, 6 54033 Marina di Carrara (MS)

Segreteria Generale e di Presidenza: + 39 0585 782501
fax: + 39 0585 782555

email: info@autoritaportualecarrara.it
pec: pec@pec.autoritaportualecarrara.it

Sempre più digitalizzazione nel lavoro dello spedizioniere CON "E-PORT" UNA SVOLTA RISPETTO AL PASSATO

Il mondo dello Shipping ed il lavoro dello spedizioniere, in primis, richiedono sempre più digitalizzazione.

In passato con la digitalizzazione si è riusciti a ridurre il materiale cartaceo ed inserire lo scambio telematico dei documenti. Grazie a questo processo, sono nati i Port Community System italiani che a mano a mano, ultimamente si stanno integrando nella PNL (Piattaforma nazionale della Logistica).

Genova è stato il primo porto in cui, grazie al sistema E-Port, è stata creata una piattaforma per lo scambio digitale dei documenti ma questo cambiamento, anche se molto importante, non ha ancora portato ad una vera soluzione completa nello snellimento delle procedure.

Oggi questo non basta più. Infatti siamo nel pieno di una svolta, che si può definire 2.0, dove ad essere coinvolti nella comunicazione digitale sono direttamente i rapporti con i clienti. L'interazione sta cambiando in tal senso, in quanto finora è avvenuta via mail o per telefono. L'obiettivo è quello di portarle on-line. In parte sono i clienti a richiederlo, in parte siamo costretti dall'evoluzione del mercato. La negoziazione dovrà avvenire anch'essa per via telematica.

Purtroppo nel nostro settore questa possibilità non c'è ancora, ma ci dovremmo arrivare perché gli armatori ed i grandi spedizionieri premono proprio in questa direzione.

Dobbiamo rendere sempre più rintracciabile la merce e digitalizzare la nostra attività a 360 gradi. Questa è la sfida di noi spedizionieri.

Di conseguenza il nostro lavoro richiederà sempre più padronanza tecnologica e si dovranno convertire i processi manuali con quelli digitali. In primis le quotazioni commerciali che fino ad oggi si sono



**Alessandro
Pitto**

presidente
Spediporto

svolte manualmente. La tendenza pertanto, è quella di digitalizzarle ed averle dallo spedizioniere in tempo reale on line. Questo porterebbe in Italia e a Genova, come già hanno in altri paesi europei ed extraeuropei, la nascita di nuovi player, start-up che forniscono quotazioni e che riescano a tracciare le merci utilizzando le nuove tecnologie.

Perciò ritengo che sarà necessaria sicuramente una formazione. Si tratta di un cambiamento importante e significativo della nostra professione. Tornando al porto di Genova, l'inserimento di E-Port nell'ambito della Piattaforma Logistica Nazionale rappresenta una svolta rispetto al passato, che garantirà lo sviluppo di servizi alle merci e aiuterà il porto a competere in termini di efficienza ed efficacia.

Msc crociere e Fincantieri accordo per 2 navi "Seaside Evo"

UNA CRESCITA DELLA CAPACITA' SENZA PRECEDENTI

Il 29 novembre 2017, nello stabilimento di Fincantieri a Monfalcone, MSC Crociere ha ufficialmente preso in consegna la nuova nave ammiraglia MSC Seaside. La cerimonia della consegna si è svolta alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e altre autorità e istituzioni.

In occasione della cerimonia di consegna di MSC Seaside, la seconda nuova unità ad entrare in servizio nel corso del 2017, MSC Crociere e Fincantieri hanno anche firmato gli ordini per la costruzione di 2 navi Seaside EVO, ulteriore evoluzione del prototipo della classe Seaside, per un investimento complessivo di 1,8 miliardi di euro.

Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Cruises ha affermato: "L'entrata in servizio di MSC Seaside segna un'altra pietra miliare nella storia e nel futuro della Compagnia, ma incarna anche un momento cruciale per l'industria. È la prima nave del quinto nuovo prototipo che mettiamo in servizio e rappresenta un prodotto totalmente innovativo per l'industria del turismo. La generazione di navi Seaside è stata disegnata per portare gli ospiti più a contatto con il mare e per navigare in acque soleggiate, oltre a continuare a innalzare i confini della tecnologia marittima incentrata sugli ospiti".

"Guardando il 2017, giunto ormai al termine, questo è stato un anno in cui abbiamo registrato una crescita della capacità senza precedenti. Abbiamo messo in servizio due delle nuove navi più innovative del settore in soli sei mesi e ora aggiungiamo due navi Seaside EVO al nostro piano industriale, posizionando la nostra presenza globale ancora più in alto. Ci aspettiamo la consegna di almeno una nuova nave ogni anno fino al 2026, con sei entrate in servizio tra il 2017 e il 2020" ha aggiunto Vago.

Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di aver condotto in porto un progetto così importante, per nuovo cliente e con



Giuseppe Bono
Fincantieri

Gianluigi Aponte
Gruppo MSC

una nave che è la più grande costruita finora in Italia. Questo dimostra non soltanto la capacità di soddisfare le esigenze degli armatori, ma anche lo straordinario livello operativo raggiunto da Fincantieri. Vorrei sottolineare infatti che la consegna di "Seaview", unità gemella di "Seaside", avverrà tra solo sei mesi in questo stesso cantiere". Bono ha aggiunto: "In particolare, con MSC crediamo di aver realizzato una nave altamente innovativa, che segna un ulteriore salto di qualità sul piano tecnologico. Un simile traguardo ci ha permesso di fidelizzare il cliente con un ulteriore ordine per due nuove navi, che rappresenteranno una vera e propria evoluzione".

In seguito al nuovo accordo tra MSC Cruises e Fincantieri, l'opzione iniziale per la costruzione di una terza nave di classe Seaside da consegnare nel 2021 è stata sostituita con la costruzione della prima delle due navi Seaside EVO. L'altra unità entrerà in servizio nel 2023.

Ideata per offrire ancora più spazio, Seaside EVO avrà dimensioni più grandi, più cabine, e anche uno Yacht Club più ampio, e avrà una capacità di 5.646 passeggeri. Allo stesso tempo, proprio come la

classe Seaside, le navi Seaside EVO saranno equipaggiate con le più avanzate tecnologie ambientali, tra cui: un sistema Selective Catalytic Reduction (SCR), un avanzato sistema di controllo attivo delle emissioni, che riduce significativamente l'ossido di azoto (NOx) in azoto innocuo (N2) e acqua; la tecnologia di pulizia dei gas di scarico (EGC) per soddisfare le più severe normative sui gas di scarico in porto e nelle aree operative; sistemi avanzati di gestione e riciclaggio dei rifiuti; sistemi avanzati di trattamento delle acque - che vanno ben oltre gli standard normativi e soddisfano i più elevati standard del settore; e, un avanzato sistema di recupero di energia e calore. Le navi saranno ultra-idrodinamiche e grazie all'ottimizzazione delle linee dello scafo, alle eliche e ai timoni, unite all'ultima vernice antivegetativa, la resistenza alle onde sarà ulteriormente ridotta e sarà raggiunta una maggiore efficienza nei consumi. Attraverso le navi, ci sarà l'ultima generazione di dispositivi per il risparmio energetico e tutte le aree saranno dotate di illuminazione a LED. Con l'aggiunta di queste nuove navi, il piano industriale della Compagnia arriva adesso a comprendere la costruzione di 12 nuove navi entro il 2026, per un investimento complessivo di 10,5 miliardi di euro.



Durante la cerimonia, che ha reso omaggio alla ormai secolare tradizione marittima, Roberto Olivari, direttore dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, ha consegnato a Pier Paolo Scala, Comandante di MSC Seaside, un'ampolla contenente la prima acqua che la nave ha toccato con lo scafo quando è stata messa in mare all'inizio dell'anno. Al termine della cerimonia di consegna, MSC Seaside è salpata per la prima volta verso Trieste e da lì la nave ha intrapreso il suo viaggio verso Miami per la "Naming Ceremony" del 21 Dicembre.

MSC Seaside è la prima nave della generazione Seaside, un prototipo completamente nuovo che innalza ulteriormente i livelli dell'innovazione tecnologica e del design. Con una stazza lorda di 153.516 tonnellate e una capacità di 5.179 ospiti, questa è la seconda nave di nuova generazione che entra nella flotta MSC Crociere e la prima costruita da Fincantieri.

MSC Seaside avrà come homeport Miami e da lì inizierà a offrire crociere settimanali nei Caraibi alternando itinerari nei Caraibi orientali e nei Caraibi occidentali.

Sulla scia di MSC Seaside, la nave gemella MSC Seaview entrerà in servizio a Giugno 2018, iniziando la sua stagione estiva nel Mediterraneo.

Alla cerimonia di consegna, Vago ha anche annunciato che MSC Seaview sarà battezzata a Civitavecchia il 2 giugno 2018.



Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi, è stata fondata il 5 febbraio 1949 e, ad oggi, è l'unica organizzazione imprenditoriale del settore marittimo portuale presente in tutti i porti italiani. Raggruppa **16** associazioni federate cui aderiscono circa **500** aziende che occupano **5 mila** addetti e fatturano complessivamente circa 1 miliardo di euro all'anno. Gli agenti marittimi italiani gestiscono ogni anno circa **10 milioni** di teu (unità di misura del container) per una cifra vicina a **150 miliardi** di euro. L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direttrici: dalla promozione della portualità nazionale allo sviluppo dei traffici marittimi, dalla tutela delle Associazioni Federate allo svolgimento di funzioni arbitrali e di conciliazioni nelle controversie tra le Associazioni Federate, i loro Associati e le categorie aderenti. L'Agente Marittimo, da sempre presente nei porti italiani con un ruolo strategico all'interno del sistema portuale, svolge, inoltre, rilevanti funzioni di interesse pubblico in particolare a tutela dei creditori per i servizi portuali, a tutela della salute dei marittimi per le condizioni di imbarco e quale elemento di raccordo in materia di sicurezza portuale tra le Istituzioni e la nave.

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.



Sede di Roma

Viale Asia 3 - 00144 Roma

Sede di Genova

Piazza Dante 6/6 - 16121 Genova

www.federagenti.it

**Federazione Nazionale Agenti,
Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi**



SISAM
WE DELIVER

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

www.sisam.it