



MAGAZINE

il Messaggero Marittimo



2020

LA
LOGISTICA
NON TRAMONTA

Pubblicazione n. 11 del 10 Dicembre 2020 | sped. abb. post - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

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

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



prefazione

di Renato Roffi

Resilienza. Chi non si è mai chiesto, almeno una volta, il significato reale della parola dell'anno, relegata, fino a pochissimo tempo fa, in un ristretto ambito squisitamente scientifico ingegneristico?

I politici sono sempre alla ricerca di termini inconsueti che possano far presa sul popolo, e poco importa se certe parole neppure esistono, come nel caso di "condizionalità", così continuano ad infarcire di resilienza i loro interventi, come se si trattasse di un magico passepartout pronto a schiudere le porte di una ripresa che tutti ci auguriamo e che pochi, per adesso, riescono a vedere.

Resilienza, dal latino *resilire* = saltare indietro, rimbalzare, un po' in soldoni, indica propriamente la capacità di un materiale di riacquistare autonomamente l'aspetto primitivo dopo un evento traumatico o comunque negativo. Il concetto, magari buono per infondere speranza, sta, però, rivelandosi insufficiente a rassicurare chi, come chi cerca di mandare avanti le piccole e medie imprese, dopo anni di decrescita su cui si è abbattuto anche il durissimo colpo assestato dal Covid, ha, invece, un disperato bisogno di certezza e di sostegno pronto e concreto.

In queste settimane l'Italia, infiammata dalla tenacia di un virus che non vuol saperne di arretrare, dalle piazze che mostrano sempre più insofferenza per il progressivo soffocamento delle attività economiche e dai presidenti di molte regioni, sensibili alle sofferenze oltre che al consenso dei cittadini, si dibatte nella sua crisi più grave dall'ultimo dopo guerra e sempre meno sembrano potere le funamboliche acrobazie di un capo del governo, che, comprensibilmente sotto pressione, cerca di sperimentare le proprie linee strategiche saltando da par suo da un Dpcm all'altro.

La situazione oggettivamente grave e assolutamente nuova rende più che compressibile un certo disorientamen-

to da parte di un governo che, pure, ce la sta mettendo davvero tutta, pur tuttavia non possiamo non ricordare che, al volgere del 2019, come sempre, avevamo provato ad avere fiducia nelle promesse di un governo composto ed insediato in maniera quanto meno... insolita, Del resto non c'era altro da fare.

Il Messaggero Marittimo, al di là di qualche fisiologica osservazione e di qualche innocente sfottò, **non si occupa di politica oltre i suoi normali ed inevitabili riferimenti con la cronaca dell'economia. Siamo abituati da settant'anni a garantire, sine ira et studio, un'informazione corretta e disincantata nel campo dell'economia dei trasporti, segna-**

tamente marittimi, dell'imprenditoria portuale e della logistica, pur tuttavia un minimo di partecipazione è umanamente inevitabile e non è possibile non ricordare con rammarico che avevamo sperato, più che creduto, nei buoni propositi del governo così detto giallo rosso, avevamo confidato nel mantenimento della promessa che sarebbe finalmente arrivato un po' di respiro fiscale, ma oggi si stima che siamo in testa alle contribuzioni con non meno del 48%, per non dire delle imprese, per le quali, *de facto*, la percentuale risulta ben più elevata. Avevamo voluto credere alla promessa del pagamento dei debiti che lo Stato ha contratto nel tempo con aziende e fornitori o, almeno in una compensazione fra crediti e contribu-

zione fiscale, invece il barbaro principio del *solve et repete* è rimasto saldamente intatto; avevamo prestato fede alle promesse di una drastica riduzione degli sprechi e a una contrazione o, almeno, a una razionalizzazione della spesa pubblica, ma le mani dell'esecutivo sono risultate sempre più bucate, avevamo sperato in significativi quanto sacrosanti interventi in favore delle popolazioni terremotate, invece il caso Amatrice grida ancora vendetta e, a quasi cinque anni dal disastro, resta solo l'eco sinistra delle promesse; "...non sarete lasciati soli".

E dunque? Dunque – come si diceva una volta – marciare o marcire. Non esiste una terza via, bisogna guardare avanti e camminare, ci troviamo un po' nella condizione del ciclista in salita che, se smette di pedalare si ferma rischiando perfino di cadere.

Andare avanti, dunque, pedalando in salita, con in più il vento contrario della burocrazia, i bastoni che un fisco ipertrofico e vorace ci getta fra le ruote, sferzati dalla grandine della pandemia e appesantiti dal fardello di un debito pubblico in costante salita verso le stelle anche grazie (?) ai prestiti vantaggiosi – ma pur sempre da restituire – elargiti (si fa per dire) da un'Europa divenuta compiacente più per il terrore di un ritorno dei populistici (gli antichi demagoghi) che animata da fraterna solidarietà.

La stessa Europa che, nei fatti, continua, però, a fare orecchi da mercante quando si parla di adottare soluzioni comunitarie all'esplosivo problema di un'immigrazione che sta ormai tornando ad essere fuori controllo.

Avevamo sperato che molte grandi e medie aziende non dovessero più essere costrette a scegliere fra delocalizzare (leggasi fuggire) ed essere strangolate dal fisco e da una burocrazia sempre più opprimente; ci eravamo illusi che i lavoratori non dovessero più campare nel terrore di perdere l'occupazione, avevamo, non ostante tutto, confidato di vivere in uno Stato che prende, sì, moltissimo, ma che, al momento di restituire qualcosa non si sarebbe tirato indietro.

Purtroppo, in questi ultimi mesi, molti degli aiuti e degli indennizzi promessi a piene mani, anzi, a piene parole, a causa del Covid 19 sono rimasti in buona parte una pia illusione, specialmente per chi ne ha veramente bisogno mentre, in molti conclamati casi è capitato che siano andati dove non sarebbero dovuti andare e, quando hanno preso la strada giusta, sono arrivati a gocce..

E' pessimismo? E' disfattismo esporre i fatti senza veline?

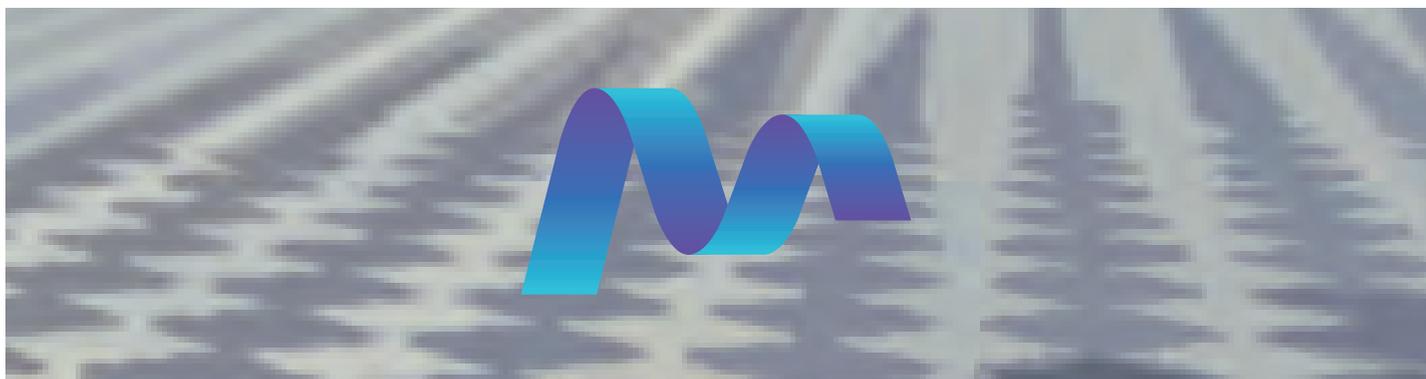
Se è così ci proclamiamo pessimisti e disfattisti, ciò non di meno non smettiamo di sperare, di dare ancora fiducia a chi ci governa e di confidare nelle forze più sane e intraprendenti di questo nostro ineguagliabile Paese. Riponiamo tutta la nostra fiducia nelle nostre categorie produttive, nella tenacia e nella capacità che hanno i nostri imprenditori di opporsi alle contrarietà e di superarle con il loro coraggio imprenditoriale, con il loro ingegno e con la loro straordinaria inventiva, con il loro spirito di sacrificio, con la loro forza di proporre ed imporre ai mercati del mondo la qualità del nostro lavoro e dei nostri prodotti.

Il made in Italy, in moltissimi casi non è né potrà mai essere a buon mercato, ma rimane, comunque, il più ambito sui mercati del mondo evoluto.

Nessuno – giova ripeterlo – dubita che il governo, Conte in testa, ce la stia mettendo davvero tutta, non fosse altro che per la sua stessa sopravvivenza, ma resta il dato concreto che, secondo il Centro studi di Confindustria, in confronto con altri paesi, l'Italia avrebbe risposto alla pandemia in maniera "lenta e frammentata" mettendo a repentaglio la sopravvivenza di intere filiere. Mentre molti governi hanno adottato politiche espansive cercando di preservare il tessuto produttivo e, con questo il reddito delle famiglie come fattore di sostegno alla domanda, in Italia, sempre secondo Confindustria, le imprese continuano ad essere impegnate nell'impari e perpetua lotta contro il freno di una burocrazia che non si è riusciti a sradicare e che rallenta praticamente tutto.

Tanto per fare un esempio e per fornire uno spunto per amare riflessioni, il "Decreto legge rilancio" contiene 266 articoli e 90 provvedimenti attuativi, senza considerare la selva di documenti che dovrà presentare chi intende avvalersene. Un paradosso che nel mondo non ha praticamente eguali, almeno nei paesi che si dicono avanzati.

www.messaggeromarittimo.it



sommario

7

INTERVISTA
Ministra De Micheli

11

INTERVENTO
Mario Mattioli Confitarma

16

REDAZIONALE
Assarmatori

19

REDAZIONALE
Federagenti

23

REDAZIONALE
Alis

27

REDAZIONALE
AdSp mar di Sicilia occidentale

29

REDAZIONALE
AdSp mar Adriatico centrale

33

REDAZIONALE
Olt

37

REDAZIONALE
Autorità Portuale Gioia Tauro

41

REDAZIONALE
Confindustria

47

REDAZIONALE
Confetra

49

REDAZIONALE
Saimare

53

INTERVISTA
Stefano Corsini

57

INTERVISTA
Daniele Rossi

59

INTERVISTA
Mario Mega

63

REDAZIONALE
Fedespediti

65

INTERVISTA
Alessandro Pitto

71

REDAZIONALE
Sisam

77

INTERVISTA
Pellegrino Verruso

81

REDAZIONALE
Mds Transmodal

REDAZIONE:
Massimo Belli
Veziro Benetti
Stefano Coppola
Renatop Roffi
Giulia Sarti

INTERVISTA

Ministra De Micheli



La notizia, giunta tempo fa, del via libera al completamento del tratto autostradale Asti Cuneo, previsto in quattro anni per un costo stimato in 350 milioni era attesa da molto tempo e ci offre un'occasione oltremodo propizia per chiedere alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, di tracciare un quadro della situazione attuale, considerando anche la difficilissima temperie che il nostro Paese, l'Europa e il mondo intero stanno attraversando e di cui – va detto – non si intravede a breve una soluzione definitiva.

“Ministra, anzitutto, quali speranze possiamo trarre dai recenti contatti che l'hanno vista impegnata con la sua omologa austriaca per la ripresa della realizzazione del tunnel del Brennero?”

“Alla collega Gewessler ho ribadito tutta la disponibilità e il sostegno dell'Italia all'apertura di una discussione per conciliare il diritto al transito commerciale con le esigenze ineludibili della sostenibilità ambientale. Mentre lavoriamo insieme per completare il tunnel di base, dovrà essere risolto, una volta per tutte, il problema dei transiti attraverso l'Austria in un'ottica di collaborazione e condivisione europea. L'Italia farà tutto ciò che serve per tutelare le proprie imprese, insomma, il clima è buono ed abbiamo gettato le basi per una proficua

prosecuzione del dialogo.

Mi lasci, comunque, ricordare che la difficile congiuntura determinata dalla pandemia, che qualcuno si era troppo frettolosamente illuso di essersi lasciato alle spalle e in cui, invece, ci troviamo tutt'ora dolorosamente immersi – spiega De Micheli – ci ha costretto ad immaginare e costruire percorsi sui quali nessuno, fino ad oggi, si era ancora avventurato. Naturalmente non abbiamo avuto la presunzione di poter fare tutto da soli e abbiamo cercato, il più possibile, la collaborazione di tutti gli operatori dei settori interessati anche se, come spesso accade, non sempre è stato possibile o non è stato sufficiente. Pur tuttavia ce l'abbiamo davvero messa tutta, il ministero che dirigo ha veramente esperito ogni strada, sia mediante contatti diretti che attraverso le decisioni governative, per agire all'insegna di una strategicità massimamente funzionale ai settori della logistica e del trasporto, nelle sue molteplici modalità, guidati dall'intento, non certo secondario, di affermare il ruolo decisivo che spetta all'Italia di giocare. Lo abbiamo fatto anche con l'adozione di una serie di misure e di provvidenze opportunamente calibrate.

Qual è, in buona sostanza, la linea strategica del suo ministero?

Date le circostanze e considerata la recrudescenza della pandemia che non allenta la sua morsa, è più che mai necessario procedere su un duplice ordine operativo, vale a dire quello strettamente legato all'emergenza, che – come ho detto - si sta rivelando di durata imprevedibile ed imprevedibile, e quello di medio periodo. E' chiaro che ci troviamo ancora pienamente nella fase uno, in cui la produttività in generale è manifestamente condizionata da una pluralità di fattori e di difficoltà più o meno contingenti, tuttavia possiamo considerare di avere già un piede nella fase due, caratterizzata dal Recovery

fund e da diversi interventi, in parte consequenziali, che potremmo già avviare anche a prescindere dalle risorse su cui l'Italia potrà contare.

Signora De Micheli, una delle più importanti questioni sul tappeto è senz'altro quella legata alle dimensioni delle aziende che lei stessa, a più riprese, ha sostenuto aver bisogno di essere favorite da politiche non solo verticali ma anche orizzontali.

Cerchiamo di capirci bene. Quattro sono sostanzialmente i fronti su cui dovremo impegnarci più a fondo. Il primo consiste nell'intervenire presto e con decisione sulle politiche fiscali, il secondo riguarda gli investimenti e, in particolare, quelli rivolti alla digitalizzazione, in terzo luogo occorre affrontare senza ulteriori ritardi l'annosa e quanto mai complessa questione di una seria e reale riforma dell'apparato burocratico che sta davvero rischiando di soffocare il Paese, infine dovremo aprire un confronto con l'intero mondo del lavoro per riorganizzarlo e adeguarlo, una buona volta, secondo i criteri più moderni ed attuali che l'incalzare degli eventi ci impone.

Per quanto riguarda il quadro della fiscalità il "mio" ministero è fortemente impegnato verso soluzioni finalizzate ad una decisiva riduzione del cuneo fiscale. Per cominciare abbiamo congegnato l'operazione esclusivamente in favore dei lavoratori poiché quella, in vista di un rilancio dei consumi interni, ci è sembrata la priorità del momento; quanto alla digitalizzazione, riteniamo che gli investimenti debbano essere indirizzati anzitutto ad assicurare anche alle piccole aziende l'opportunità di avere a disposizione uno strumento importante ed essenziale, come quello digitale.

Per tornare, poi, sull'eterna questione della

burocrazia, di cui si blatera da decenni senza costrutto, questo è il momento di essere veramente concreti e realistici e - per quanto ci riguarda direttamente - di puntare all'attuazione di provvedimenti mirati specificamente al settore della logistica e dei trasporti con operazioni chiare e, magari, più semplici da realizzare.

Il quarto punto è quello relativo al confronto con tutte le forze produttive, in cui occorrerà veramente l'impegno di tutti per difendere l'occupazione e migliorare le condizioni e l'organizzazione del lavoro in tutte le sue espressioni. Abbiamo l'obbligo umano e

civile, oltre che morale, di fornire risposte economicamente valide ed organizzativamente efficaci al lavoro che cambia sempre più rapidamente, in questo senso dobbiamo sul serio guardare avanti, verso il mondo che troveremo una volta che saremo usciti dall'incubo della pandemia, quando saranno attuati gli investimenti del Recovery fund. Insomma, dovremo essere assolutamente capaci di interpretare e governare con intelligenza e ragionevolezza gli inevitabili mutamenti adottando piani strutturali solidi ed agili per ogni settore e, per quanto ci riguarda più da vicino, il trasporto e la logistica.

“

Molte categorie si trovano sempre più in difficoltà, anche nell'universo dei trasporti, pensiamo ai taxisti, agli autonoleggi con o senza autista, a quanti operano con gli autobus turistici...

”

Si tratta di una materia in continuo divenire, ed è chiaro che dovranno essere messi a punto meccanismi di risarcimento anche per tali categorie di lavoratori. Mi preme riconoscere, a questo proposito, la diligenza con cui il sottosegretario Salvatore Margiotta sta affrontando la questione anche con ripetuti incontri con i rappresentanti delle categorie e contribuendo ai risultati fin qui ottenuti in favore delle stesse.

“

Bene, ce la faremo?

”

Ce la dobbiamo fare

dobbiamo avere fiducia e, sopra tutto, mettercela tutta. Ciascuno di noi deve spendersi al massimo, il nostro agire deve ispirarsi al realismo più disincantato e rigoroso in vista dei futuri investimenti sul trasporto sostenibile, sul trasporto urbano

delle merci, sul trasporto marittimo e sul cargo aereo, fronti su cui l'Italia, dopo aver fatto fino ad oggi la sua parte, può e deve dare e dire ancora molto. Le prime opere da finanziare saranno quelle che riteniamo possano risultare maggiormente utili per la competitività delle aziende logistiche secondo un criterio di priorità suggerito dagli indicatori numerici che - ad esempio - possono segnalare quali porti, più di altri, potranno essere più competitivi con il Nord Europa.

Nello scenario generale, infine, ma non come ultimo elemento, non potrà non essere presa in considerazione la sostenibilità ambientale nel realizzare le opere funzionali al progresso e allo sviluppo di questa nostra Italia.

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

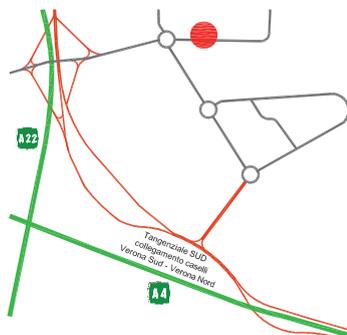
Disponibilità immediata

Ubicazione:

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

Descrizione:

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



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

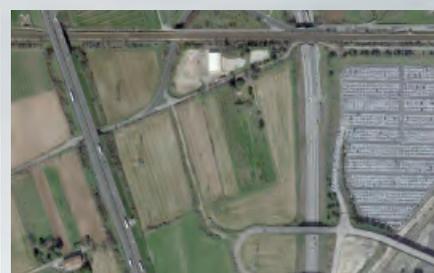
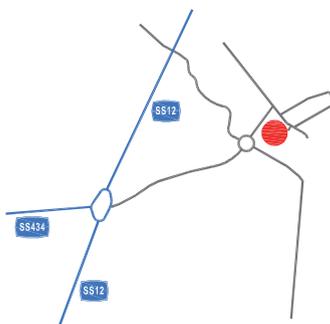
6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



Verona Quadrante Europa

LOTTE EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

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

Superficie lotti:

47.000 mq

Superficie coperta:

da 16.000 a 35.000 mq

Altezza:

da 20 m



INTERVENTO DI MARIO MATTIOLI
PRESIDENTE CONFITARMA

Lo shipping italiano guarda al futuro OLTRE LA CRISI



Tutti cercano risposte anche se possiamo solo prevedere o presumere. Di certo, mentre la popolazione continua a crescere, il 90% del commercio mondiale è a bordo delle navi, e la navigazione marittima non si fermerà. Il Covid 19 ha dimostrato che lo shipping è la modalità di trasporto internazionale più efficiente ed economica, principale facilitatore del commercio globale, e sarà al centro della ripresa economica, sia in mare che a terra.

Confitarma è da sempre presente e in prima linea in tutte le sedi istituzionali nazionali ed estere per far comprendere quanto sia importante il commercio marittimo per l'economia mondiale e dei singoli paesi, primo fra tutti l'Italia. Ci siamo battuti anche per far capire che i marittimi devono essere rispettati per il lavoro che svolgono e tutelati

dalla pandemia, dando loro accesso alle cure mediche e consentendo loro di poter viaggiare da e verso le loro navi senza ostacoli o discriminazioni.

In questi difficili mesi, abbiamo ottenuto il giusto riscontro positivo alle nostre proposte per far ripartire le crociere, dare almeno un ristoro parziale a tutte le aziende con unità iscritte nel Primo registro che hanno registrato notevoli perdite di fatturato in questo periodo di crisi per la pandemia Covid 19, nonché compensare i danni subiti nel periodo del lockdown dal trasporto marittimo di lungo raggio.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

siamo un Paese davvero **marittimo**?
siamo una nazione *shipping friendly*?

abbiamo il coraggio
di dedicare alle politiche marittime
una **governance unitaria**?

Confitarma lavora per il
SÌ!

Naturalmente, per poter continuare ad affrontare la crisi, sono necessari strumenti idonei a sostenere il tessuto imprenditoriale e la resilienza delle imprese, destinando specifiche risorse ai settori cardine, in primis il trasporto marittimo.

Il Recovery Fund, con le sue ingenti risorse rappresenta un'occasione forse irripetibile per modernizzare il Paese.

Oltre agli urgenti "interventi strutturali" per la ripartenza del settore marittimo italiano, è prioritario poter contare su una regia unica che possa difendere la bandiera italiana e arginare lo smantellamento della cultura marittima consumatasi negli anni attraverso lo smembramento delle competenze di settore presso otto Amministrazioni differenti.

Nel settore marittimo - uno dei più regolamentati a tutti i livelli - la competitività oggi si gioca in gran parte sul piano della semplificazione e dell'aggiornamento di norme e procedure che - nel nostro ordinamento - risalgono anche all'800. Confitarma ha presentato da tempo un progetto per la Riforma del Codice della navigazione per molti aspetti a costo zero per l'erario.

Non meno importante è la riconversione della flotta mercantile navale in chiave ambientale ed innovativa, obiettivo che l'armamento italiano persegue fin dagli anni '90, quando l'intera flotta di navi petroliere è stata rinnovata. L'impegno nella cosiddetta "rivoluzione verde" per riconvertire la flotta mercantile in chiave ambientale ed innovativa ci consente, in particolare in alcuni settori (ro/ro, crociere, chimichiere, navi specializzate) di restare, come flotta di bandiera, ai vertici mondiali assicurando i più alti standard ambientali e di qualità. A tal fine sarà importante definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di rinnovamento della flotta di bandiera,





YOUR TERMINAL OF CHOICE IN ITALY

Vado Gateway è una delle realtà portuali più competitive per innovazione, automazione e servizi, hub strategico per gli scambi tra l'Italia, l'Europa e il mondo.



2

TERMINAL INTEGRATI



383

ADDETTI

Il nuovo Container Terminal deep-sea

tra i terminal più tecnologicamente avanzati del Mediterraneo

700 metri

di banchina per ormeggi in acque profonde

Fondali

fino a 17,2 metri

900.000 TEU

capacità/anno

14 corsie di accesso

ad alto contenuto di automazione

Reefer Terminal

il più grande hub di logistica della frutta nel Mediterraneo

250.000 TEU

capacità/anno

600.000 tonnellate

capacità annuale del magazzino refrigerato

50.000 mq.

magazzino refrigerato

14 celle

a temperatura controllata e differenziata

coinvolgendo anche la cantieristica italiana, di fatto leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore ed individuando anche gli strumenti finanziari necessari.

La flotta italiana già annovera tra le sue fila navi a propulsione LNG ed unità dotate di accumulatori di ultima generazione che assicurano zero emissioni durante la sosta nei porti. Non solo, si stanno portando avanti studi per l'utilizzo di ulteriori combustibili alternativi (es. ammoniacca, idrogeno, ecc.).

Purtroppo, le unità avanzate che già utilizzano LNG, non possono ancora rifornirsi nei porti italiani per mancanza di un'efficiente catena di distribuzione del carburante, anche se un primo grande passo avanti è stato recentemente fatto a La Spezia, con il rifornimento della Costa Smeralda. Occorre quindi attuare una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL.

Bisogna però risolvere il problema infrastrutturale di collegamento con i nostri porti per evitare che l'apertura dei nuovi valichi alpini ed il loro potenziamento peggiori la situazione che già vede le merci scegliere i porti del Nord Europa. Bisogna assolutamente ridurre i colli di bottiglia della rete ferroviaria nazionale e dei collegamenti portuali terrestri.

Digitalizzazione e informatizzazione rappresentano l'altra sfida che non si può perdere, pena l'estromissione del Paese dall'economia del XXI secolo. Il trasporto marittimo deve adeguarsi presto e bene ai sistemi di interfaccia nave/porto e altrettanto dovrà fare l'Amministrazione per adeguarsi al nuovo modo di relazionarsi tra operatori e istituzioni.

Dobbiamo poi pensare ai professionisti del futuro iniziando a formarli già oggi: nel prossimo decennio l'intelligenza artificiale coinvolgerà tutti i settori compreso quello della mobilità di persone e merci.

In ogni caso, anche se nulla sarà più come prima, il trasporto marittimo è e rimarrà un collegamento globale vitale a sostegno del commercio internazionale sostenibile: qualunque altra cosa possa accadere, è certo che la circolazione di materie prime, energia, e manufatti e prodotti tra i continenti non sarebbe possibile senza il trasporto marittimo. E queste sono cose dalle quali dipenderanno la ripresa e la crescita sostenibili.

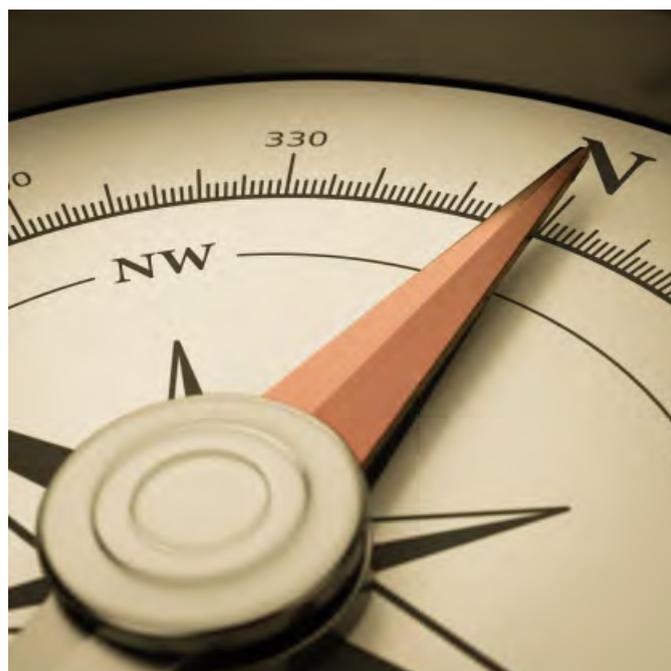
La ripresa socio-economica e il superamento di questa crisi potrà avvenire solo se agiremo tutti insieme affrontando con coraggio e con una nuova ottica le sfide. Quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo.

REDAZIONALE ASSARMATORI

Il mare non si ferma

Difesa del lavoro marittimo, rilancio della flotta, misure normative e fiscali che riescano a rendere più competitivo il cluster marittimo, attirando investimenti internazionali in Italia anche attraverso un aggiornamento del Registro internazionale marittimo. Questi i binari lungo i quali è intenzionata ad accelerare la sua corsa, ASSARMATORI, l'Associazione armatoriale presieduta da Stefano Messina e caratterizzata dalla presenza anche di grandi gruppi internazionali che hanno interessi preminenti nel nostro Paese.

È sin troppo ovvio affermare che il 2020 è stato un anno terribilmente difficile e lo shipping, in particolare nel settore passeggeri, ha subito in prima linea l'impatto della pandemia che si è abbattuta come una gigantesca ondata su settori che registravano eccezionali standard di crescita. Fra questi i collegamenti con navi traghetto che hanno pagato le conseguenze del tracollo del mercato turistico, nonché delle limitazioni nell'imbarco dei passeggeri. Ma, ancora di più le crociere, che solo da alcune settimane stanno faticosamente tentando di seminare convinzione e fiducia e sono tornate a far navigare le loro navi più grandi. Le conseguenze anche sul lavoro marittimo si sono rivelate epocali, con un tracollo dei livelli occupazionali e con l'emergere di problematiche del tutto nuove da affrontare e risolvere, come quella relativa alla rotazione degli equipaggi resa spesso impossibile dall'estensione della pandemia alle più remote aree del mondo e da misure per contenerla che hanno impattato direttamente sull'operatività delle navi.



In questo quadro di riferimento ASSARMATORI ha tenuto la barra al centro, tentando di mantenere una relazione costante sia con le Istituzioni, in primis il Governo e il Ministero dei Trasporti, quindi con le organizzazioni sindacali, cercando di individuare soluzioni che coniugassero la tutela della salute con l'operatività di servizi marittimi diventati, proprio in un mercato travolto dalla pandemia, ancora più essenziali e determinanti per assicurare approvvigionamenti alle industrie e ai consumatori.

Purtroppo – sottolinea Stefano Messina, presidente di ASSARMATORI – la rotta verso un ritorno alla normalità è ancora caratterizzata da incertezze e pericoli incombenti. Ma proprio questo quadro di riferimento così incerto ha fornito gli stimoli all'Associazione per ripensare il futuro. Per porre le basi indispensabili sulle quali costruire un futuro nuovo che sarà caratterizzato da fenomeni epocali di cambiamento, con la ricerca di mezzi in grado di garantire la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e con mutamenti altrettanto

radicali nelle caratteristiche del lavoro marittimo che, con navi sempre più automatizzate, tenderà a trasferirsi dal bordo alla terra, dalle navi a sale di controllo on-shore sempre più sofisticate.

Se la difficoltà – come recita un vecchio proverbio – aguzza l'ingegno, il Covid-19 non deve riprodurre il passato ma proiettare anche lo shipping in un futuro che sino a pochi mesi or sono sembrava lontano, ma che con l'epidemia è diventato una scelta obbligata per poter sopravvivere e rilanciare lavoro, produzione e prosperità economica.



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



ASSARMATORI

WWW.ASSARMATORI.EU

REDAZIONALE FEDERAGENTI

Passaggio di testimone



Un passaggio di testimone nel segno della continuità per una categoria, quella degli Agenti Raccomandati e Mediatori Marittimi, che si è posizionata in questi anni al centro del dibattito nazionale sulla portualità, la logistica, l'interscambio mondiale via mare. Dopo quattro anni di presidenza, **Gian Enzo Duci, lascia il timone di Federagenti ad Alessandro Santi**, veneziano e recentemente protagonista come coordinatore della Venezia Port Community, del confronto talora particolarmente aspro sul futuro dello scalo lagunare.

Federagenti si troverà, come tutte le organizzazioni imprenditoriali a gestire la difficile transizione fra la pandemia e un lento ritorno alla normalità. Anche per la categoria degli Agenti Raccomandati e Mediatori Marittimi sarà indispensabile fare i conti con una depressione del mercato che in taluni settori, come quello delle crociere, dei traghetti o della nautica di lusso, ha assunto le caratteristiche di un vero e proprio tracollo.

Ma Federagenti sarà anche chiamata a collocarsi, come sempre accaduto in questi anni, su una doppia linea del fronte: da un lato, quella dell'interscambio mondiale via mare che sta subendo profondi processi di trasformazione (basti pensare alle conseguenze attuali e futuro dei cosiddetti Accordi di Abramo e quindi allo sviluppo di un'area economica del tutto nuova come quella, pacificata, del Medio Oriente); dall'altro, quella interna, italiana, caratterizzata dai ritardi in scelte strategiche e infrastrutturali determinanti per il futuro assetto del cluster logistico nazionale, della portualità e quindi dell'intera economia italiana.

L'emergenza sanitaria ha messo a nudo in modo ancora più spietato le fragilità di un Sistema Paese, prigioniero della burocrazia e incapace di assumere nei tempi giusti le decisioni che altri Paesi concorrenti hanno saputo assumere.

WE TAKE CARE OF THE ITALIAN PORTS AND SHIPPING



FEDERAGENTI

The Italian Association
of Ship Agents and Ship Brokers
since 1949

Viale Asia 3 - 00144 Roma | Piazza Dante 6/6 - 16121 Genova | www.federagenti.it

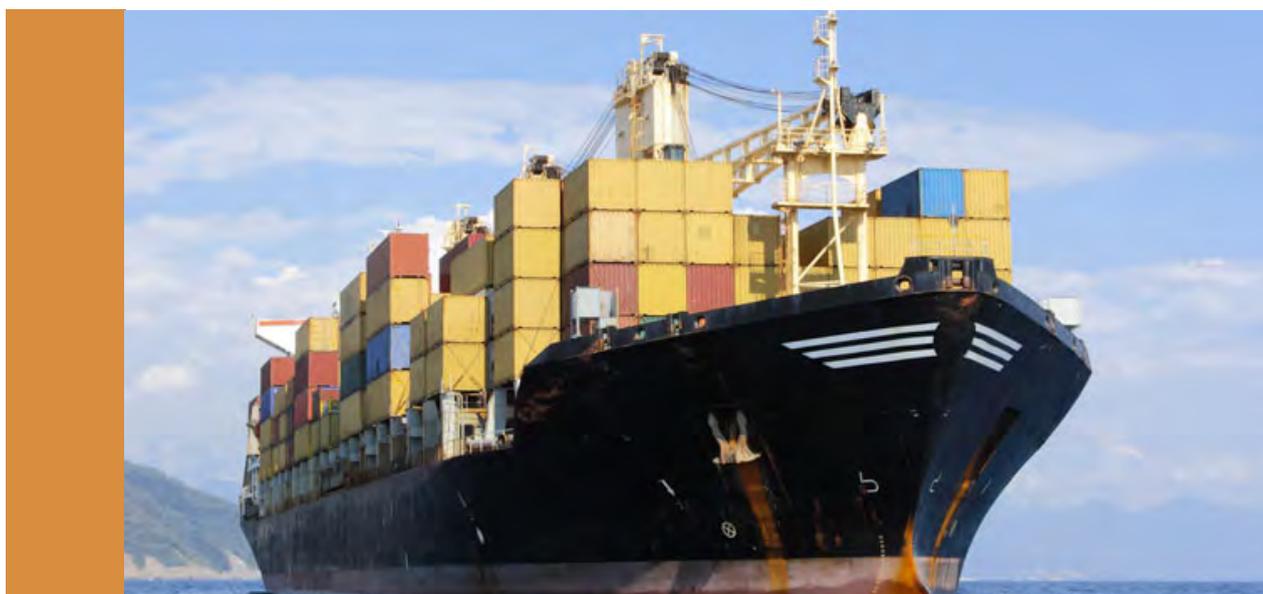
Per Federagenti, che rappresenta una categoria da sempre in grado di leggere in anticipo i fenomeni di cambiamento, in quanto collocata strategicamente sulla linea di confine dei traffici internazionali, si prepara un anno complesso, ma al tempo stesso ricco di opportunità di cambiamento per chi sarà capace di comprenderle e in grado di coglierle.

Anche gli Agenti Marittimi hanno sofferto e non poco, e a oggi le preoccupazioni sopravanzano le aspettative di rilancio. A complicare il tutto concorre la riproposizione di schemi e di scelte che non si sono certo dimostrate vincenti ad esempio nella governance dei porti e la reiterazione di meccanismi che certo non soddisfano la comunità degli operatori portuali, ma neppure i territori.

Troppi adempimenti nei singoli porti sono in ritardo con manutenzioni che non partono e con lavori, programmati da anni che (salvo rare eccezioni) restano al palo.

La stessa considerazione vale per le grandi infrastrutture di interconnessione dei porti con il loro hinterland che viaggiano in costante ritardo sui tempi di marcia evidenziando, oggi più che mai in passato, anche una incapacità della macchina dello Stato di impegnare e spendere le risorse di cui dispone.

Federagenti è stata spesso in questi anni una voce isolata, pronta a denunciare anche le cose scomode ma anche a dare, il suo contributo tecnico fattivo alle Istituzioni. Oggi è ancora questo il suo mandato puntando anche sui giovani, sulle nuove generazioni che dovranno pilotare le aziende di famiglia in un mercato caratterizzato da forti concentrazioni e da scarse tutele.





CDC si orienta verso le nuove risorse energetiche

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

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

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

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

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



REDAZIONALE ALIS

Le proposte per il rilancio del trasporto e della logistica



I nostro Paese e il mondo intero stanno ancora vivendo un'emergenza che non è solo sanitaria, ma anche sociale ed economica. L'emergenza sanitaria sta difatti continuando ad incidere negativamente sul nostro sistema produttivo generando una diffusa depressione economica che richiede grande attenzione da parte del Governo a cui ALIS si è più volte rivolta con proposte concrete a tutela di tutto il popolo del trasporto e

della logistica, come sottolineato sia durante gli eventi di Sorrento e Manduria organizzati a Luglio, nel pieno rispetto dei protocolli di sicurezza, sia nei diversi documenti inviati a tutto l'Esecutivo.

Pur comprendendo la necessità di adottare misure restrittive per cercare di contenere il diffondersi del Covid-19, riteniamo siano necessari, infatti, **provvedimenti volti a fornire strumenti e risorse per il ristoro economico delle attività produttive e i 209 miliardi stanziati dall'Europa attraverso il Recovery Fund rappresentano un'opportunità unica per garantire una vera e propria fase di rilancio del Sistema Italia.**

ALIS, a tal proposito, proseguendo il percorso già avviato nella fase di lockdown e nella successiva fase 2 ha

continuato a mantenere vivo il proprio spirito propositivo e collaborativo attraverso un dialogo costante con le Istituzioni, presentando priorità concrete per il rilancio del settore del trasporto e della logistica. Infatti, proprio su questo settore strategico ed essenziale per l'intero Paese le conseguenze del Covid-19 sono sempre più pesanti dal punto di vista umano, occupazionale, operativo, organizzativo e finanziario e, senza aiuti concreti, il comparto rischia danni ancor più gravi che potrebbero addirittura portare ad una paralisi del trasporto delle merci.

Come nella fase di lockdown il popolo del trasporto e della logistica non ha interrotto le proprie attività e, con coraggio ed indomabile determinazione ha assicurato la consegna di merci e beni di prima necessità in tutto il territorio nazionale (compreso quello insulare), così oggi gli autotrasportatori, i marittimi, i ferrovieri e tutti gli operatori logistici sono nuovamente chiamati ad una pronta reazione per il bene del Paese.

Proprio per tutelare le imprese ed i lavoratori del settore, ALIS ritiene necessario un intervento puntuale e lungimirante da parte del Governo per adottare misure concrete e, a

tal fine, ha elaborato un documento tecnico presentato al presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte e ai massimi vertici dell'Esecutivo. **Il documento "Le proposte di ALIS per il rilancio del trasporto e della logistica" contiene infatti 17 priorità e proposte che, in linea con gli obiettivi strategici individuati dalle Linee Guida PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), si propongono di dettagliare ed ampliare la visione strategica del Recovery Plan con l'obiettivo di rilanciare il settore del trasporto e della logistica e, attraverso esso, l'intero sistema economico del Paese.**

Sono infatti proposte delle soluzioni facilmente attuabili e percorribili per evitare il collasso economico ed occupazionale del settore e, soprattutto, per valorizzare il trasporto e la logistica, che sono comparti strategici per l'Italia e per tutta Europa, anche a beneficio di tutti gli altri settori economici. Le 17 proposte di ALIS puntano quindi ad affrontare con tempestività e concretezza le principali criticità dell'intera filiera logistica, riassunte in quattro macro-temi: materia fiscale, intermodalità e specifiche misure di settore, digitalizzazione e semplificazione, occupazione e formazione.

Per entrare più nel dettaglio, esse riguardano:

a)

Liquidità all'economia reale attraverso la leva fiscale (detassazione redditi di impresa per il triennio 2021-2023, decontribuzione costo del lavoro per la salvaguardia dei livelli occupazionali, abrogazione dei limiti alla compensazione dei crediti di imposta)

b)

Sostegno all'intermodalità per evitare il back-shift modale (potenziamento Marebonus e Ferrobonus, incremento del fondo di compensazione per i danni subiti dal settore marittimo, aumento incentivi a favore degli investimenti nell'autotrasporto, misure a favore dell'ultimo e penultimo miglio, conferma delle misure Sconto pedaggio o norma merci o sconto traccia, aumento capacità di stoccaggio nei porti e negli interporti, realizzazione di aree parcheggio, sosta e ristoro per i conducenti, potenziamento delle infrastrutture marittime: la "rotta marittima", potenziamento delle infrastrutture ferroviarie: rete Ten-T ed accelerazione del piano commerciale di RFI 2019-2023)

c)

Digitalizzazione e semplificazione dei processi amministrativi (adozione del CMR elettronico, implementazione Sportello Unico Amministrativo e Sportello Unico Doganale e dei Controlli, estensione sdoganamento in mare e sdoganamento a destino tramite i fast-corridor)

d)

Politiche occupazionali e di formazione specifica per il settore (abbassamento del costo di accesso alle professioni legate alla logistica ed al trasporto, interventi mirati a sostegno della formazione professionale nel settore).

Su tutti questi punti ALIS ha stimolato nelle ultime settimane un dibattito finalizzato a dare massima diffusione e condivisione alle proposte mediante un confronto tra gli associati, il mondo istituzionale e l'intero cluster del trasporto e della logistica. Sulla tv associativa **ALIS CHANNEL**, canale online sulla App sui social dell'Associazione interamente dedicato al trasporto e alla logistica, si sono alternate numerose interviste che hanno avuto ad oggetto proprio approfondimenti ed opinioni su queste 17 proposte e dalle quali sono emersi interessanti spunti di riflessione.

ALIS continua quindi e continuerà sempre più a dar voce al popolo del trasporto e della logistica, favorendo un confronto diretto tra il mondo tecnico-istituzionale e tutti gli operatori e stakeholder del settore al fine di valorizzare l'importanza dell'intero comparto e la sua strategicità a livello socio-economico.





Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

com'era



come sarà



www.adspalermo.it

Spariti i vecchi cantieri, eliminata l'accozzaglia di funzioni, spostati i fatiscenti magazzini, demoliti 47 corpi di fabbrica, due gru, quattro scaricatori e un muro...

... il Molo trapezoidale sarà un asset a servizio di un porticciolo turistico e di un ambito attraversato da oltre due milioni di fruitori-passeggeri che, sbarcando a Palermo, si troveranno a un passo dal suo centro storico, in un contesto di incredibile bellezza. Il Trapezoidale diventerà un terminal diffuso di grande impatto, uno spazio dove proporre l'eccellenza dei prodotti siciliani, dove dare visibilità all'industria agro-alimentare locale. E dove divertirsi, sotto l'occhio vigile di una sentinella che arriva dal passato, il Castello a Mare.

REDAZIONALE ADSP
MAR SICILIA OCCIDENTALE

PRESIDENTE

Pasqualino Monti



Non ha dubbi Pasqualino Monti, presidente dell'Authority di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale:

“ In Sicilia ti viene subito voglia di dare un futuro al passato attraverso l'energia e le possibilità che offre il contemporaneo ”

Nei nostri porti abbiamo proposto modifiche equilibrate, significative e impastate di cultura progettuale del nostro tempo e di sensibilità ai bisogni dei luoghi. La luce della Sicilia non basta, servono visioni per rovesciare la negatività, per sconfiggere eterni stereotipi. Uno spazio è bello se per le persone che lo utilizzano la qualità ambien-

tale è positiva; un edificio è bello quando sa dialogare con ciò che ha intorno: lo stesso vale per un'area portuale, abbracciata dalla città, stretta dai suoi palazzi, dalle sue vie. E oggi a Palermo Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, il mare è tornato a essere una risorsa, una grande risorsa da sfruttare nei modi dovuti e con le dovute specificità.

E' cambiata la filosofia, e il romanzo del cambiamento ha una trama semplicissima che si può ridurre a poche battute: opere di grande infrastrutturazione, dragaggi in ogni porto, riqualificazione delle strutture ricettive per rendere fruibile l'offerta portuale anche alle navi di ultima generazione. Risorse e tempi certi. Politica del fare. Con questi strumenti le quattro città, grandi e piccole, stanno giocando con consapevolezza, lungimiranza e visione la carta del valore aggiunto dato loro dal mare che ne disegna l'identità storica e culturale: "Abbiamo interpretato - riprende Monti - le diversità nel riqualificare i porti per attrarre velocemente più traffico, nel costruire e mantenere efficienti le infrastrutture, nell'impegno di raggiungere emissioni zero entro un ventennio. Sono queste le tre mosse che stiamo portando avanti: tutte le nostre aree portuali sono in grande fermento e a ogni opera stiamo destinando energie e denaro. Nel post pandemia, nonostante si sia sempre in balia dell'italica bulimia regolatoria, cerchiamo di fare di più in minor tempo. Abbiamo realizzato opere di grande infrastrutturazione assieme ad altre di riqualificazione; in tutti gli scali si è avviata una significativa campagna di demolizioni e ricostruzioni che ha modificato l'assetto funzionale e percettivo, eliminato tutte le strutture fatiscenti per dar vita a terminal diffusi, tanto verde e strutture ricettive adeguate a un mercato molto esigente". Se le zone di waterfront possono rappresentare degli strepitosi laboratori per riformulare le idee sulla città, un esempio è dato dal progetto del Molo Trapezoidale di Palermo, appena presentato e che in circa 18 mesi stravolgerà il waterfront cittadino e il rapporto con il mare: lo spazio diventerà un parco ricco di potenzialità, un modello su come gestire lo sviluppo delle attività portuali e il delicato equilibrio dei centri storici urbani. Il Trapezoidale è già un cantiere dal quale, come dopo un profondo intervento di chirurgia estetica, riapparirà senza rughe e con i connotati completamente trasformati: sarà una marina bay, con ponticelli, giochi d'acqua, spazi verdi. Una Barceloneta di grande fascino e dalla forte identità, perché sarà moderna ma ingloberà il passato, quel Castello a Mare posto a presidio della città antica. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, a liberare le aree del Castello a Mare e a valorizzare il sito archeologico; a generare spazi per l'ozio urbano e il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze, a produrre economia reale. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, 9 edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi".

"La via maestra – conclude Monti - è il dialogo intelligente tra porto e città: se le strade rispettive si mantengono parallele e non si incontrano, si rischia di generare tensioni e di non risolvere i problemi. A noi non è successo".

REDAZIONALE ADSP
MAR ADRIATICO CENTRALE

Presidente Rodolfo Giampieri



Un sistema portuale in trasformazione che, in sinergia, affronta il difficile momento dovuto all'emergenza sanitaria e punta al consolidamento e rafforzamento delle singole specificità degli scali di Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. "Fin dall'isti-

tuzione dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, abbiamo lavorato per aumentare il concetto di sistema cercando di superare barriere e campanili – afferma il presidente Rodolfo Giampieri -, abbiamo operato per valorizzare le singole specializzazioni di ogni porto”.

Al primo punto, c'è stata l'organizzazione di una gestione integrata della security e della sicurezza in porto in tutti gli scali di competenza dell'AdSp a cui si è affiancata la digitalizzazione di tutte le procedure di gestione e di rilascio dei titoli autorizzativi di accesso.

È stata sistematizzata la gestione del patrimonio demaniale, con una relativa attività di controllo e vigilanza sulle concessioni. Due i focus all'avanguardia su cui si sta lavorando per costruire il futuro dell'AdSp. Quello della sostenibilità, con interventi di efficientamento energetico, organizzazione della gestione dei rifiuti, la stesura del nuovo Documento di pianificazione energetico ambientale, azioni per il miglioramento della qualità dell'aria, come l'Ancona blue agreement, un accordo fra AdSp, Capitaneria di porto di Ancona, armatori e compagnie di navigazione traghetti che ha anticipato di un anno, a fine 2018, la normativa europea nell'utilizzo di carburanti con un basso tenore di zolfo in ambito portuale.

Altro punto in continua trasformazione è quello dell'innovazione tecnologica con un'evoluzione del Port community system, che mette

PROGETTO

ADRIGREEN

Green and Intermodal solutions for Adriatic airports and ports

L'Italia e la Croazia, Paesi marittimi per eccellenza per la loro posizione geografica, che ne ha plasmato la tradizione storica ed economica, **devono oggi affrontare un elevato flusso di passeggeri**, che transitano e visitano questi territori specialmente durante la stagione estiva.

Lo scopo di ADRIGREEN - Green and Intermodal solutions for Adriatic airports and ports, **è quello di produrre un quadro innovativo a supporto dei porti e degli aeroporti italiani e croati per migliorarne la sostenibilità ambientale**, riducendo

le "colli di bottiglia" del traffico passeggeri grazie ad un'agevole connessione con altri mezzi di trasporto.

In particolare, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** è chiamata a realizzare e testare un sistema integrato contenente orari e informazioni per i passeggeri che devono continuare il loro viaggio con altri mezzi di trasporto. Inoltre, è responsabile delle attività di networking e formazione su soluzioni verdi e intermodali per migliorare l'efficienza degli scali, in collaborazione con il capofila.

Il progetto ha una durata di 31 mesi (1 gennaio 2019 - 31 luglio 2021) e coinvolge i seguenti partner:

- Aeroporto di Pola (capofila)
- Aeroporto di Dubrovnik
- Aeroporti di Puglia
- AIRiminum 2014 S.p.A.
- Autorità portuale di Dubrovnik
- Società Abruzzese Gestione Aeroporto (S.A.G.A. S.p.A.)
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
- Autorità portuale di Pola
- Università Politecnica delle Marche

in collegamento tutti i porti del sistema, per recepire le normative attuali, e la prosecuzione della cooperazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dopo il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, condiviso nel porto di Ancona, anche con il Comando provinciale della Guardia di Finanza. Un'iniziativa che ha consentito in via sperimentale, già da Giugno 2018, lo spostamento di tutti i mezzi pesanti che sostavano nel porto storico, in attesa di imbarco, e che ora sono collocati in un'area doganale esterna, il terminal intermodale Scalo Marotti. Un'azione che riduce la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno dello scalo con un risparmio annuo stimato in 60 mila chilometri complessivi.

"In ogni porto - spiega Giampieri - sono state fatte le manutenzioni indispensabili per lo svolgimento delle attività e messe le basi per la realizzazione di infrastrutture fondamentali per lo sviluppo e per la continua trasformazione richiesta dal mercato. Interventi che saranno definiti nel nuovo Piano regolatore di sistema portuale". Un atto che sarà fondamentale anche per disegnare la concreta ripartenza per il futuro post Covid e che si affiancherà alle azioni necessarie per il rilancio del traffico passeggeri e delle crociere".

Una vocazione comune ai porti dell'Adriatico centrale, con potenzialità inesprese e la possibilità di strutturare un'offerta integrata, da nord a sud, verso le destinazioni croate frontaliere, una volta superata l'emergenza, sottolinea Giampieri. Dallo studio svolto per la nostra Autorità di sistema emerge la necessità degli scali di essere parte integrante dell'offerta turistica aprendosi al territorio e con un connubio città-porto che diventa fattore di competitività per un traffico ad alto valore aggiunto.

In un'ottica di sistema, si lavorerà per lo sviluppo della cantieristica, legandolo anche alla formazione di figure professionali necessarie al comparto e al coinvolgimento dell'imprenditoria nel ciclo di valore del settore.

Particolarmente delicato, per una serie di normative sempre più stringenti, è il tema dei dragaggi, vera spina nel fianco della portualità italiana. Materia che avrebbe bisogno di entrare nella normale gestione ordinaria di ogni porto e non essere condizionata sempre e soltanto dall'emergenza.

Forte del posizionamento al centro della Macroregione adriatico ionica, il sistema portuale lavorerà, con le altre istituzioni, al

corridoio trasversale dell'Italia centrale per connettere le autostrade del mare del Mediterraneo e per favorire, aggiunge Giampieri, "lo sviluppo della portualità in chiave sostenibile e individuazione delle opportunità offerte dalla blue economy".

Fra gli interventi di trasformazione previsti dall'AdSp nello scalo di Ancona, porto "Core" del sistema, quello del raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri che vede insieme una partnership pubblica e privata, con un investimento di 40 milioni del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e 40 milioni dell'azienda. Un progetto che disegna un futuro di lavoro e occupazione per lo scalo.

Fra le priorità, oltre al rafforzamento del

dialogo porto-città, quella di istituire la Zona logistica semplificata "in un porto di importanza europea -sottolinea Giampieri - che ha bisogno di velocizzare la realizzazione delle infrastrutture". L' AdSp sta studiando, con la Capitaneria di porto, un nuovo utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 dopo l'abbattimento dei

silos cereali, e sta lavorando, insieme agli operatori portuali coinvolti, per l'area ex Tubimar, colpita dal grave incendio del 16 Settembre, per recuperare tutti gli spazi possibili e non interrompere le attività imprenditoriali.

“ Un sistema portuale che reagisce anche a questa delicata situazione perché quella zona di porto possa, come un'araba fenice, rinascere ancora più cuore pulsante della logistica del porto doricò. ”



Cargo Compass



www.cargocompassworld.com

REDAZIONALE

FSRU Toscana

Un impianto all'avanguardia strategico per il fabbisogno energetico del Paese

Dal 2013, "FSRU Toscana", il Terminale di rigassificazione gestito dalla società OLT Offshore LNG Toscana, è un punto di riferimento per l'approvvigionamento energetico del Paese.

L'impianto, ancorato davanti alle coste fra Livorno e Pisa, è uno dei tre rigassificatori d'Italia, il primo che potrà fornire nel prossimo futuro anche un servizio di Small Scale LNG (SSLNG). OLT, infatti, ha recentemente



ottenuto l'autorizzazione dal Ministero dello Sviluppo Economico all'erogazione del servizio SSLNG che consiste nella possibilità di caricare il gas naturale liquefatto (GNL) su navi metaniere di piccola taglia (dette anche bettoline o bunkerine). OLT ha comunicato che inizierà i lavori di adeguamento del Terminale nei prossimi mesi e che stima di iniziare la fase operativa del servizio entro il 2021.

Questa nuova attività aggiungerà un importante tassello alla logistica energetica, e permetterà di completare la filiera che consente l'utilizzo del GNL come combustibile sostenibile e in grado di abbattere le emissioni inquinanti e climalteranti nel trasporto pesante terrestre e in quello marittimo, oltre che per usi industriali e civili nelle aree non servite dalla rete di trasporto nazionale.

Un servizio importante che va ad aggiungersi al business principale dell'azienda, i cui maggiori azionisti con governance paritetica sono Snam e First Sentier Investors.

"FSRU Toscana", che ha una capacità massima autorizzata di rigassificazione di 3,75 miliardi di Sm³ all'anno, dal 2018, lavorando al 100%

Un contributo alla sicurezza energetica del Paese

5%

OLT Offshore LNG Toscana è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". Il Terminale, che trasforma il gas naturale liquefatto riportandolo allo stato gassoso, è permanentemente ancorato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa ed è connesso alla rete nazionale dei gasdotti di SNAM. La versatilità operativa del Terminale ed il suo design rendono possibile la futura attività di bunkeraggio del GNL. **Il Terminale, che ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata di 3,75 miliardi di Standard metri cubi annui, pari a circa il 5% del fabbisogno nazionale, fornisce un contributo alla sicurezza energetica del Paese.**

oltoffshore.it



della propria capacità, garantisce un contributo annuo del 5% al fabbisogno energetico nazionale. Un dato rilevante che equivale più o meno al fabbisogno energetico della Regione Toscana. Per queste ragioni, l'impianto di OLT è un'infrastruttura riconosciuta dal ministero dello Sviluppo Economico come essenziale e strategica per la sicurezza del Sistema Nazionale del Gas.

L'approvvigionamento di gas naturale liquefatto, attraverso gli impianti di rigassificazione, è di fondamentale importanza per il sistema energetico del Paese garantendo flessibilità e diversificazione degli approvvigionamenti.

Un dato importante, a testimonianza del contributo offerto da OLT, è fornito dalla provenienza dei carichi di GNL che negli anni il Terminale ha accolto: Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Perù, Qatar, Trinidad e Tobago e Stati Uniti, oltre ad una serie di carichi provenienti da altri terminali europei (Spagna, Belgio e Olanda).

La scorsa estate, "FSRU Toscana" ha raggiunto l'importante obiettivo delle 100 operazioni di allibo per un totale di circa 13,8 milioni metri cubi liquidi di GNL scaricati.

Numeri incoraggianti che è importante sottolineare per il territorio, procedono di pari passo con risultati altrettanto significativi dal punto di vista della sicurezza e della tutela dell'ambiente. Informazioni che emergono da un Rapporto che viene pubblicato ogni anno, la cui veridicità è attestata dagli enti pubblici nazionali di controllo.





tiviz



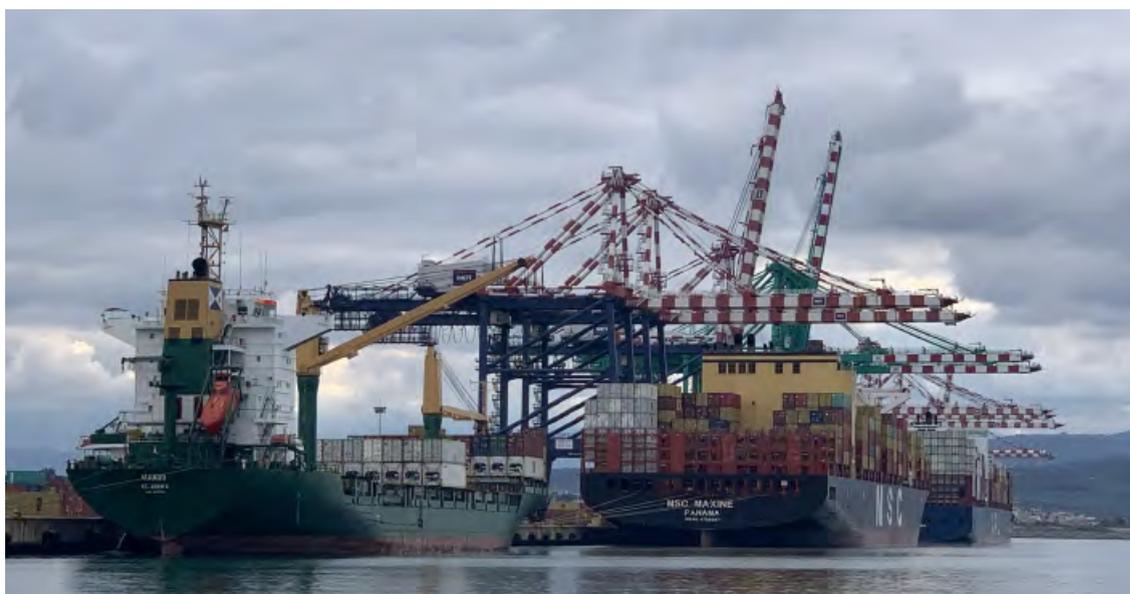
**ADVANCED
COMMUNICATION
TECHNOLOGY**

www.tiviz.it

Via Gioacchino Rossini 3, Milano - 20122 (MI) | Tel 02.45482510 | info@tiviz.it

REDAZIONALE AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

E' tornato il sereno nel porto di
Gioia Tauro



Dopo anni di congiuntura negativa, lo scalo calabrese ha iniziato a risalire la china già sul finire del 2019. L'anno in corso è quello della riconquista del suo primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo. Un anno intenso, arricchito da diversi obiettivi portati a segno dall'Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. A suggellare il percorso compiuto è la crescita dei traffici balzati in avanti di oltre il 32%, tra Gennaio e Ottobre rispetto allo scorso anno. Prima di giungere a questo importante risultato, diversi sono stati i passi compiuti. Ad inizio anno lo scalo ha visto attraccare alle sue banchine tre grandi gru del tipo gantry cranes, giunte direttamente dalla Cina. Tra le più grandi al mondo, sono capaci di lavorare navi da 23 mila teus con un braccio d'estensione che copre 24 file di container. Con i suoi 18 metri di profondità di canale e grazie, anche, alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale



AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO E DELLA CALABRIA

www.portodigioiatauro.it

IL PIÙ GRANDE PORTO DI TRANSHIPMENT D'ITALIA
AL CENTRO DEL MEDITERRANEO

2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Ogni settimana giungono a Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 20 mila teus. Per garantire queste performances, l'Autorità portuale ha dato avvio ad un programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine, create dalle eliche delle navi in entrata nel canale portuale, per un valore di 3,5 milioni di euro. In questo modo è stata assicurata la profondità del canale per permettere l'attracco in sicurezza delle mega portacontainer di ultima generazione. Nello stesso anno, si è giunti all'apertura dello scalo all'ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata in sinergia con l'Autorità marittima, per incrementare l'operatività dello scalo e così l'ulteriore crescita dei suoi traffici. L'obiettivo è stato raggiunto attraverso l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Per completare la piena funzionalità del terminal, l'Ente ha, altresì, deciso di partecipare ad un investimento di oltre 8 milioni di euro, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina e l'adeguamento strutturale della pavimentazione. Tra le altre scommesse vinte la definizione del percorso che porterà all'avvio del gateway ferroviario, già completato dall'Autorità portuale, che sarà gestito dal costituendo Consorzio tra Medcenter Container Terminal, Medway Italia e Medlog Italia. Si tratta di un importante passo che consentirà l'esercizio del traffico ferroviario portuale, grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Si giunge così alla concreta configurazione del porto di Gioia Tauro come porto gateway e non solo di transshipment. Grazie alla concretizzazione di questa complessa strategia, messa in atto dall'Autorità portuale, lo scalo è ora pronto a chiudere l'anno con un traffico di oltre 3 milioni di teus. Ma non finisce qui.

Nel suo futuro, si punta anche al nuovo bacino di carenaggio che, una volta costruito grazie a 30 milioni di euro di Fondo per la progettazione delle opere prioritarie, consentirà la manutenzione delle grandi portacontainer.

Crescita dei volumi, logistica e intermodalità, diversificazione delle attività portuali sono le parole chiave con cui lo scalo di Gioia Tauro chiude il 2020 e guarda ai prossimi anni.





CONFINDUSTRIA
Livorno Massa Carrara

INSIEME



**MOLTIPLICARE
IL VALORE**

Via Roma, 54 - 57126 Livorno

Tel. +39.0586.263011

Fax +39.0586.804192

info.livornomassacarrara@confindustriallivornomassacarrara.it

REDAZIONALE CONFINDUSTRIA

1° SEMESTRE 2020

Cosa è successo?

Livorno e Piombino, insieme ai porti minori che fanno capo all'Autorità di Sistema portuale del Tirreno Settentrionale, hanno movimentato nel primo semestre di quest'anno 17,69 milioni di tonnellate di merce, il 20,7 per cento in meno rispetto al primo semestre 2019. Una flessione che riflette una contrazione generalizzata dei traffici, dei consumi, dell'economia internazionale.



I dati dei primi sei mesi dei porti della Spezia e Marina di Carrara confermano anch'essi la flessione del 20 per cento.

Le crociere sono calate del 93,6 per cento, gli scali sono 132 in meno.

Per rimettere in moto il Paese, è indispensabile una visione della politica nazionale profondamente diversa dall'attuale, rimasta ancorata alla normativa della L.84/94 datata ormai quasi un quarto di secolo e comprovatamente non è più in grado di fornire adeguate linee di sviluppo rispetto al panorama internazionale. Sono necessarie e indifferibili strategie serie, incisive e determinate, che intervengano robustamente sui criteri di governance dei porti, poiché da tempo si reiterano situazioni distorsive della concorrenza interna ed estera. Un esempio per tutti è la perdurante querelle con l'Unione Europea in tema di aiuti di Stato.

Le misure stanziare dal Ministero dei Trasporti riguardanti porto e trasporto marittimo, se attuate con tempestività e snellezza procedurale, possono essere un punto di partenza, tuttavia occorrerà uno sforzo complessivo delle istituzioni politiche e dei corpi sociali, che dimostri la consapevolezza di un Paese circondato per 3/4 della sua estensione dal mare.

In tale quadro, il MIT - non senza qualche discutibile titubanza - ha rubricato la Darsena Europa nell'elenco delle opere prioritarie meritevoli di finanziamento. Circa 200 milioni riguarderanno le opere marittime e dragaggi della Darsena Europa del porto di Livorno. Lo stanziamento di ulteriori 200 milioni di euro rispetto ai 200 milioni già stanziati dalla

Regione Toscana, ai 50 messi a disposizione dal Cipe con i 55 già finanziati dall'Autorità di Sistema, porta le disponibilità per l'opera a 505 milioni di euro.

Il volume dei finanziamenti è adeguato all'importanza strategica della Darsena Europa per l'economia nazionale, a condizione che le procedure per l'impiego seguiranno istruttorie con tempi e metodi di lavoro del tutto diversi da quelli che in questi ultimi anni hanno contraddistinto la progettazione preliminare dell'opera.

Si tratta, infatti, di recuperare ritardi che hanno appesantito nel tempo la competitività dello scalo livornese, per cui la prima verifica sull'effettiva volontà politica di cambiare passo emergerà dai tempi d'intervento e dai criteri che saranno adottati per rimettere in moto la realizzazione della Darsena Europa, garantendo tempi certi di esecuzione delle istruttorie necessarie.

L'esigenza è che agli stanziamenti seguano rapidamente le azioni e che finalmente si proceda.

Per generare progetti in grado di compensare il gap socio-economico tra la costa e l'area metropolitana, identificato dalla poco lusinghiera definizione di Toscana a due velocità, è fondamentale il rafforzamento delle attività manifatturiere ad alta intensità di manodopera, che nella fascia costiera, nonostante le crisi succedutesi, sono ancora presenti con potenzialità di tutto rilievo.

Per il porto di Marina di Carrara la questione essenziale riguarda l'aggiornamento del Piano Regolatore Generale che risale al 1981.

Dopo l'approvazione del DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema) da parte delle due Giunte di Liguria e Toscana e successivamente da parte dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale (un ulteriore appesantimento procedurale dovuto all'accorpamento delle Autorità di Sistema di La Spezia e Marina di Carrara), è necessario ora imprimere un'accelerazione all'iter di revisione del PRG Portuale.

L'accordo intervenuto tra Regione Toscana, Comune di Carrara e Autorità portuale che ha "disegnato" il nuovo layout del porto di

Marina di Carrara, pur avendo molti contenuti condivisibili, finisce per sovrapporre diverse funzioni pur in assenza di spazi adeguati; tuttavia, ora occorre procedere con speditezza per assicurare comunque un maggior ordine nell'assetto infrastrutturale tale da corroborare possibilità di sviluppo ancora più performanti, dopo i già importanti risultati conseguiti dagli operatori F2i (Porto di Carrara spa), Grendi e MdC Terminal.

Un comparto in forte crescita è certamente quello della cantieristica e del refitting che vede la presenza sulla costa toscana di aziende leader mondiali nella costruzione dei megayacht fino a 100 m, come nel caso di Italian Sea Group, che recentemente ha realizzato una formidabile collaborazione innovativa con il gruppo Lamborghini mettendo a punto un super yacht in grado di raggiungere i 60 nodi di velocità, emulando sul mare le prestazioni delle prestigiose supercar stradali dello stesso marchio, valorizzando ulteriormente il made in Italy.



Inoltre sta prendendo corpo un importante progetto industriale di cantieristica, demolizione e refitting che fa capo alla società Piombino Industrie Marittime, operante nel nuovo porto di Piombino che recentemente ha acquisito definitivamente la concessione dall'AdSp. Tutti esempi di una grande vitalità del comparto, in passato penalizzato da tassazioni esorbitanti, che riveste anch'esso un'importanza strategica per la reindustrializzazione della Toscana costiera, poiché la cantieristica sviluppa per l'occupazione con un rapporto con l'indotto di ben 1 a 4.

Proprio in considerazione delle eccellenze nell'ambito della cantieristica sulla nostra fascia costiera, sono attese adeguate misure di supporto.

Invece, con riferimento agli incentivi per le imprese, le risorse dei tre accordi di programma attivi sulla costa, per le aree di crisi di Massa Carrara, Livorno e Piombino, non hanno prodotto risultati apprezzabili e l'importante dotazione finanziaria è rimasta pressoché inutilizzata per rinunce o mancato possesso dei requisiti da parte delle aziende richiedenti.

Per far sì che le risorse stanziolate contribuiscano concretamente alla reindustrializzazione, è necessaria una azione mirata e condivisa verso il MISE, tesa a modificare requisiti e procedure, eliminando i criteri che riservano i sostegni ad aziende cosiddette "dinamiche", i cui parametri poco hanno a che fare con le aree di crisi.



In questo quadro, già non consolante, un capitolo a parte è la storia senza fine delle bonifiche delle aree industriali dismesse, congelate da anni, per cui per i SIN e per i SIR viene spontaneo il paragone dei lavori per il completamento della Salerno-Reggio Calabria.

E' fondamentale, per sbloccare la situazione, che la Regione Toscana si faccia parte attiva verso i Ministeri dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente per l'adozione dell'Accordo di programma indispensabile per attivare i progetti di bonifica.

Il tema delle bonifiche deve infatti essere inserito tra le priorità dell'agenda di politica industriale del prossimo programma di mandato della Regione se si vorrà perseguire seriamente il progetto di reindustrializzazione.

Occorrono forti alleanze territoriali tra enti ed istituzioni per completare la rete infrastrutturale che presenta lacune come la realizzazione della SS 398 e il potenziamento del collegamento stradale e ferroviario del porto di Piom-

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

bino alla rete nazionale. Per non parlare dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia che dopo oltre 40 anni di tira e molla tra i vari Governi ed un'elitaria lobby di vacanzieri dell'Argentario, si è pensato bene di non completare, accontentandosi di una ennesima mediazione a ribasso, "riclassificando" il tracciato attuale a strada di grande comunicazione.

Integrano il quadro delle opportunità la realizzazione dello scavalco ferroviario che consentirà il collegamento diretto tra porto di Livorno ed Interporto di Guasticce, e lo spostamento del depuratore della città di Livorno "Rivellino", per il quale è previsto lo spostamento al di fuori del perimetro urbano liberando una vasta area suscettiva di investimenti migliorativi per la zona a cerniera tra porto e città. Livorno e Marina di Carrara, con i loro porti, rappresentano inoltre uno snodo strategico di rilevanza internazionale, pertanto l'estensione del pacchetto agevolativo previsto per le ZES è di assoluta importanza per favorire nuovi investimenti, sempre che - anche in questo caso - agli annunci faccia seguito una operatività concreta e celere.

“ La reindustrializzazione della Toscana della costa potrà rappresentare un punto di forza nella strategia di sviluppo della “nuova” Regione, a patto che ciò rientri nelle priorità con tempi e metodo di lavoro adeguati. ”

articolo a cura di
Umberto Paoletti
direttore generale
Confindustria Livorno Massa Carrara



La nuova sede dello shipping italiano a Genova

CPIWEB.IT

Agenzia Marittima 
LE NAVI

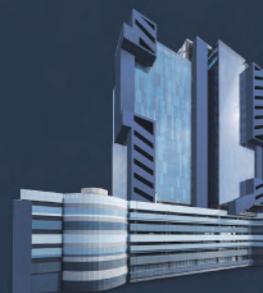
Genova Headoffice

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

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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



www.msc.com/ita

REDAZIONALE CONFETRA

IL PRESIDENTE
Guido Nicolini



Stiamo attraversando indubbiamente un momento molto complesso. Le nuove misure adottate dal Governo avranno un impatto pesante che va a sommarsi a quello registrato nel primo lockdown della primavera scorsa. Siamo in una fase in cui occorre ragionare sull'ipotesi che il parziale lockdown di questi giorni possa, invece, prolungarsi, anche se in maniera più flessibile rispetto alla primavera scorsa. E valutare come i servizi logistici, che innegabilmente in questo caso diventano servizi di pubblica utilità, possano essere messi nelle condizioni di operare. Perché, come dice spesso il professor Ennio Cascetta 'La logistica è quel settore che ogni giorno ci tiene a 5 giorni di distanza dalla carestia'. Basti pensare a cosa sarebbe successo se durante il lockdown si fosse fermato, ad esempio, l'approvvigionamento merci verso le aziende rimaste aperte, oppure se si fossero interrotti i rifornimenti di beni alimentari primari verso gli esercizi commerciali rimasti aperti. Stessa cosa potremmo dire per l'approvvigionamento dei farmaci verso gli ospedali e le farmacie. La logistica ha una valenza sociale e di interesse generale innegabile. E' quanto abbiamo ribadito anche durante l'audizione in Commissione Trasporti.

Ricordo che il Centro studi di Confetra, dopo il primo lockdown, elaborò uno studio dal quale emergeva che la logistica italiana si avviava a chiudere il 2020 con una diminuzione dei volumi trasportati del 20%, il che significa circa 80 milioni di tonnellate di merci in meno rispetto alle circa 450 che sono movimentate ogni anno nel nostro paese in entrata ed in uscita. Applicando la stessa percentuale negativa al fatturato, il settore dovrebbe chiudere l'anno con un giro d'affari di 65 miliardi di euro, ovvero 18/20 miliardi di perdite rispetto agli 85 miliardi del 2019. Per prevenire le enormi difficoltà economiche al nostro settore derivanti da una recrudescenza delle misure di contenimento del virus, è necessario procedere subito con misure di ristoro automatico. Ciò per evitare che le aziende della logistica siano indotte a fermarsi a fronte dei pochi volumi di merce da movimentare, ma a costi fissi invariati. Perché un Tir che viaggia a pieno carico o con solo il 20% di stiva occupata, ha gli stessi costi. Ma a quel punto la situazione sociale precipiterebbe. In queste settimane cruciali abbiamo richiamato l'attenzione del Governo su quella che sarà la più impegnativa operazione logistica del pharma nella storia del Paese: gestire 30-40 milioni di dosi di vaccino (antinfluenzale e anticovid) in 5 mesi. Procedure in import e controlli da uniformare, offerta di magazzini e stiva a temperatura controllata da mappare e organizzare presso gli hub aeroportuali, fino ai temi legati alla capillare distribuzione di ultimo miglio. Abbiamo messo a disposizione del Governo il nostro know-how. Bisogna pensare a centinaia di questioni operative molto concrete, dalla disponibilità di celle frigo a centinaia di milioni di kg di ghiaccio secco, ma soprattutto servirà una risposta corale dell'intero Paese e grande unità d'intenti, perché ci giochiamo tantissimo. Naturalmente la nostra attività deve sforzarsi di guardare avanti, oltre la lunga fase emergenziale. E a questo proposito c'è un tema che Confetra ritiene doveroso affrontare, ed è quello dei cosiddetti 'campioni nazionali'. Occorre anzitutto rifuggire da approcci ideologici. Le dinamiche che

riguardano le dimensioni industriali non sono mai positive o negative in astratto.

E' fondamentale avere dei 'campioni nazionali' se questi non fagocitano il mercato ma, anzi, riempiono vuoti di player in specifici segmenti, oppure portano nuovi volumi in una logica di filiera, o ancora aiutano il Paese a stare con maggior penetrazione ed autorevolezza dentro le complesse dinamiche dei mercati globali anche difendendo gli interessi economici nazionali. Prendo atto con favore che la 'nuova' Alitalia intende puntare anche sul cargo aereo, elemento distintivo di non poco conto per presidiare l'export delle nostre produzioni nazionali di alta gamma.

Altro esempio che fa ben sperare è quello lanciato in estate da Enel Logistic: un grande operatore globale che intende portare nuovi volumi sul mercato logistico, in una logica di partnership con le PMI logistiche nazionali e di valorizzazione industriale dei retroporti, rappresenta qualcosa di nuovo e positivo che non può che essere alla portata di grandi player globali. Abbiamo anche Grimaldi, campione nazionale delle Autostrade del Mare. Altro discorso vale se gli incumbent ex monopolisti di Stato, utilizzando lo scudo pubblico regolatorio, ostacolano newcomers e occupano segmenti di mercato più grazie alla politica che alle effettive capacità di impresa. Stesso discorso negativo varrebbe, in astratto, per un monopolista privato che soffocasse la concorrenza mediante processi di integrazione border line rispetto alle normative nazionali o comunitarie.

Insomma, è più utile discutere del "come" che del "chi" o del "cosa", senza impiccarsi a certezze dogmatiche che le politiche industriali non contemplano.

REDAZIONALE DI MINO GIACHINO
PRESIDENTE SAIMARE

2020

L'anno orribile

I TRASPORTI HANNO FATTO LA LORO PARTE, IL GOVERNO NON ANCORA



Si chiude un anno orribile, il peggiore del dopoguerra, il nostro Paese ne uscirà più ammaccato di

altri perché non aveva ancora recuperato non i livelli del pre crisi ma neanche quelli del 2011. Ecco perché l'Europa, pentita della linea sbagliata della austerità, ci ha riconosciuto i fondi del Recovery Fund.

Chiudiamo l'anno augurandoci che Joe Biden neo eletto presidente degli Stati Uniti riporti un po' di calma e serietà nella guerra dei dazi, perché l'Italia senza il mercato globale ritornerebbe indietro nel tenore di vita.

I trasporti e la logistica hanno fatto la loro parte, alla grande, garantendo il funzionamento del sistema Paese sia dal punto di vista alimentare che da quello sanitario.

Dal Governo tante parole, ma pochi fatti, perché l'elenco dei problemi non risolti è aumentato. Parto dalla cosa più incomprensibile: lo Sportello Unico dei Controlli è ancora lì da venire. Pensare che le aziende che operano nei porti hanno fatto salti mortali per continuare a lavorare isolando i positivi, sanificando i locali, rispettando protocolli severi per garantire alla merce in arrivo e in partenza il massimo della efficienza e il Governo non riesce a superare le posizioni di potere che



SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali
marittimi

dal **1924**



www.saimare.com



bloccano l'entrata in funzione dello Sportello Unico? Una iniziativa che ci avrebbe reso finalmente più competitivi?

Mi auguro che il forte impegno del nuovo direttore generale delle Dogane abbia buon esito, nell'interesse del Paese e del lavoro.

Per le infrastrutture l'unica nota positiva viene dall'inaugurazione del nuovo ponte San Giorgio a Genova, grazie a una delle due cose meglio riuscite del Governo giallo verde, il Decreto Genova. Un decreto che mi auguro venga utilizzato quando il Governo giallorosso si deciderà a sbloccare gli investimenti nelle opere pubbliche. Con il forte calo del Pil del 2020, con il calo dei fatturati delle aziende è inspiegabile che il Governo non aiuti la ripresa economica dando il via agli investimenti pubblici. Ora non ha più neanche la scusa dei NoTav da quando noi a Torino con le nostre manifestazioni SiTav abbiamo cambiato il vento non solo per la Tav, ma per tutte le altre opere strategiche.

Quella battaglia torinese, che passerà alla storia, ha rappresentato al meglio l'interesse del Paese e del mondo dei trasporti. Sarebbe grave se proprio il nostro settore non lo capisse.

Dobbiamo ringraziare medici, infermieri e tutto il personale della Sanità per il grande impegno espresso in quest'anno che non pensavamo mai di vivere così.

“ **Quell'impegno straordinario che ha messo in gioco per molti anche la vita, deve essere ripagato dal Paese con un impegno, quello di risolvere problemi vecchi e nuovi per riguadagnare un futuro di lavoro e di salute. Anche le troppe Associazioni del mondo dei trasporti dovrebbero fare squadra nel momento in cui l'Italia deve decidere come uscire da vent'anni di stagnazione e dall'anno del Covid. I salamelecchi e le ammuine hanno portato pochi frutti. Molto meglio andare a schiena dritta sapendo di rappresentare un settore veramente strategico per la economia italiana.** **”**



I PORTI ITALIANI NON SI FERMANO



Autorità di Sistema portuale
del Mare Tirreno Settentrionale
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

www.portialtotirreno.it

INTERVISTA

Stefano Corsini

PRESIDENTE ADSP
MAR TIRRENO SETTENTRIONALE



Come ogni anno in questi tempi, il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, ingegner Stefano Corsini, ormai prossimo alla scadenza

del suo primo mandato, accetta di tracciare un quadro della situazione presente e delle prospettive future negli scali marittimi di Livorno e Piombino, affidati alla sua giurisdizione e va detto che, praticamente, sulla tavola, i piatti rimangono più o meno gli stessi degli anni passati, con in più la presenza di un commensale del tutto sgradito che si chiama Coronavirus. Darsena Europa, scavalco ferroviario, micro-tunnel, conclusione della gara per i bacini da carenaggio... restano, dunque, questioni che non cambiano come, del resto, non cambiano le assicurazioni del presidente sulla loro conclusione.

Sollecitato dalle domande del nostro direttore, il presidente Corsini ha illustrato sinteticamente il piano degli interventi strategici in essere e in fieri delineando un quadro diffuso di lavori in fase avanzata, in gara o prossimamente in gara e in fase di progettazione.

“ Poco tempo fa l'AdSp ha definito un bel piano di interventi strategici per Livorno e Piombino. Vuole elencarci, nelle linee principali, quanto è stato definito? ”

Ultimamente abbiamo cercato con dei video di far comprendere meglio il frutto del lavoro svolto in questi anni mostrando una serie di progetti e realizzazioni che sta via via giungendo in porto.

Riguardo a Livorno l'obiettivo principale rimane la realizzazione della piattaforma Europa consistente nella darsena stessa con il dovuto corollario di collegamenti stradali e ferroviari. Come abbiamo detto in questi giorni, stiamo procedendo speditamente, abbiamo ricevuto dal ministero i finanziamenti che aspettavamo da tre anni, così disponiamo finalmente di 560 milioni di fondi pubblici provenienti da enti diversi. Abbiamo ultimato il progetto definitivo delle opere di competenza statale ossia le dighe, il canale di accesso ..., infine, proprio oggi (19/11), abbiamo messo a punto l'ultimo documento di convocazione della conferenza dei servizi per riprogettare l'area Sin, un qualcosa che si sarebbe dovuto fare da una decina d'anni e lo abbiamo fatto in questi ultimi due anni. Si è trattato del primo esempio in Italia di un procedimento del genere, assai complesso sia dal punto di vista amministrativo che scientifico; in ordine a ciò abbiamo messo a punto con la Regione un piano per la caratterizzazione dei sedimenti e, per l'inizio dell'anno prossimo - speriamo per Gennaio - ci stiamo preparando a bandire la gara per le opere che faranno capo allo Stato e per il project financing finalizzato alla realizzazione del terminal. Stiamo procedendo più velocemente di quanto potesse apparire fino a non molto tempo fa poiché la macchina si è finalmente messa in moto e le nuove norme sulla semplificazione, che abbiamo contribuito a redigere, ci consentono un salto in avanti nella previsione delle procedure di gara. Inoltre va detto che il fondo ministeriale di 200 milioni è protetto da una clausola secondo la quale, se entro 18 mesi non

verrà individuato un contraente, il fondo stesso sarà nuovamente finanziato. Insomma, non stiamo con le mani in mano, non stiamo davvero perdendo il nostro tempo.

Un altro capitolo importante è costituito dai collegamenti ferroviari. Nel porto di Livorno è già operante il raccordo fra il terminal Darsena Toscana (Tdt) e la rete nazionale e presto sarà realizzato l'atteso scavalco per raccordare anche l'interporto nella cui compagine societaria entreranno nel 2021 con un 30% acquisendo parzialmente il capitale di controllo il che ci permette di sostenere a buon diritto che lo scalo livornese sarà più grande e più solido di prima.

Lo scavalco, per quanto ricordo, dovrebbe essere ultimato entro il 2022 mentre per quanto attiene, l'ultimo collegamento, quello dell'interporto con la Collesalveti - Vada, Rfi ne prevede il completamento entro il 2027, ma ci stiamo attivando per far sì che possa essere operativo già nel 2025, lo stesso dicasi per la fresatura delle gallerie del passante appenninico, il tutto prevedendo di avere già portato a compimento per allora la piattaforma Europa.

Su Livorno ci sarebbe molto altro da dire, ma, per venire a Piombino, siamo pronti per mandare in gara un'altra opera da 33 milioni, la costruzione di ulteriori 400 metri di banchina mentre, intanto, stiamo dando corso all'insediamento degli ultimi concessionari, abbiamo chiuso la concessione con la Pim, quella con Montedoro, abbiamo dato il via ai lavori della strada di collegamento a Nord, stiamo per mandare una buona volta in appalto la famigerata strada 398, stiamo seguendo con il massimo impegno il progetto dell'industria siderurgica, che rappresenta il futuro della città e dell'intero comprensorio piombinese. Per dirla in breve, vedo veramente per Piombino una serie di sviluppi interessanti per il medio termine.

“ Sta per giungere a termine il primo tempo della sua permanenza alla guida dell’Authority livornese. C’è qualcosa di cui va particolarmente orgoglioso e, magari, qualcos’altro che in questi quattro anni non è riuscito a fare? ”

Pur con tutti i problemi, che non sto a ricordare, che hanno caratterizzato questo quadriennio e che hanno accompagnato il progetto darsena Europa, ci siamo spesi senza risparmio per rimettere in pista l’idea di quell’opera così importante e vitale per Livorno e per la Toscana. Oggi esistono tutte le condizioni per portarla finalmente ad essere realtà pienamente operativa. E’ assolutamente indispensabile mantenere elevata la capacità del management, data la complessità tutt’altro che trascurabile dell’operazione posso assicurare che non tutti avrebbero potuto affrontarla con le stesse possibilità di successo. Va anche sottolineato il grandissimo lavoro che è stato necessario per far partire la nuova Autorità di Sistema; non si è trattato di sedersi alla presidenza di un porto già strutturato, la prima cosa da fare è stata quella di mettere insieme due strutture, due porti che erano stati in competizione per anni, con duplicazioni, sovrapposizioni...., è stato davvero un grande sforzo predisporre tutta una nuova regolamentazione, basterà pensare che, dopo anni, per le diverse difficoltà incontrate, ancora non siamo riusciti ad approvare la nuova disciplina delle concessioni. Va comunque detto che siamo riusciti ad accelerare il complesso

processo di trasformazione che ha portato Piombino, da porto, praticamente in nuce, ad essere un vero scalo marittimo capace di accogliere traffici importanti.

Per quanto si possa credere, quattro anni non sono molti, come ben sa chi conosce i tempi che sono necessari per assorbire lo schok di un cambiamento epocale come è stato quello della riforma Delrio.

Riguardo, poi, a ciò che avrei voluto realizzare..., la lista non è breve e mi piacerebbe rimanere per portare a termine tutto ciò che non sono riuscito a concludere anche per l’esigenza immediata di concentrarmi sugli adempimenti più importanti. Pur con alcune ovvie difficoltà, dovute specialmente a qualche problema di... adattamento dell’ambiente, abbiamo fatto decollare e portato avanti il piano regolatore del porto...., tutto quello che era possibile fare l’abbiamo fatto.

Il programma darsena Europa non sarebbe potuto andare più veloce di così perché, fin quando non c’è stata la disponibilità dei 200 milioni, abbiamo potuto parlare solo di qualcosa per cui non esistevano le risorse e credo che uno dei maggiori successi sia stato quello di portare alla città un finanziamento senza precedenti che consentirà di realizzare l’opera che rappresenta, più di ogni altra, il futuro di Livorno.

“ Presidente, un’ultima domanda in pochi secondi: può dire se si chiuderà a breve anche la gara per i bacini da carenaggio che si trascina ormai da anni? ”

Certo, a breve, a brevissimo, a brevissimissimo (sic! ndr).

Come al solito, le carte sopravanzano i desideri e le aspettative, però con i bacini siamo in fondo, siamo in fondo con la faccenda del Mediceo..., cose che stavano lì da decenni, siamo a buon punto, manca ancora un pezzetto.

ASSOPORTI

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI



www.assoporti.it

mail: assoporti@assoporti.it

phone: +39 06 6876193

INTERVISTA

Daniele Rossi

PRESIDENTE ASSOPORTI



Daniele Rossi, presidente di AssoportI e dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro-settentrionale, ripercorre i mesi della pandemia vissuta nei nostri porti, per dare poi uno sguardo al futuro della portualità italiana, inserita all'interno di uno scenario nazionale, ma anche nel panorama mondiale con le nuove dinamiche politico-economiche createsi dopo la pandemia e con le elezioni presidenziali americane.

“Presidente Rossi i porti non si sono mai fermati neanche durante il lockdown, ma hanno subito comunque una grossa crisi. Ci auguriamo che a una crisi segua una ripresa, secondo lei a che punto siamo?”

Temo che siamo ancora a un punto di grande difficoltà. La crisi non è passata, siamo nella fase più o meno piena, che confermerà il 2020 come anno nefasto per i conti dei porti italiani.

Porti che non generano Pil ma che riflettono il suo andamento: se il Prodotto interno lordo, che è fatto di produzione e consumi va bene, i porti vanno bene, in caso contrario riflettono l'andamento negativo.

Questo sarà quindi un anno da dimenticare, con una previsione di chiusura molto negativa. Guardiamo però al 2021 con un po' più di serenità perché siamo convinti che gli effetti pandemici dovranno scemare per un loro decorso naturale e grazie agli interventi risolutivi di tipo scientifico.

E' vero, l'attività dei porti non si è mai fermata sotto gli aspetti operativi cioè garantire la sicurezza degli approvvigionamenti dei beni indispensabili, ma anche l'attività di investimento è andata avanti, anzi è aumentata per essere pronti quando ci sarà la ripresa vera. Grazie alla distribuzione del fondo per le infrastrutture da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la ministra De Micheli, nel Luglio 2020, fondo da circa 1

miliardo di euro per finanziare opere già progettate pronte per essere cantierate, si possono risolvere la maggior parte delle situazioni di deficit infrastrutturale dei porti. Fatti questi investimenti ritengo che la risposta di infrastrutture a mare sia in gran parte soddisfatta. Restano grandi opere, penso ad esempio alla Darsena Europa di Livorno, in parte finanziate, ma le esigenze operative della portualità italiana una volta concluse saranno garantite. Diverso il programma per le opere a terra, come le connessioni intermodali di ultimo miglio, una serie di importanti sviluppi tecnologici e processi di digitalizzazione di comunicazione, che vanno portati avanti in modo importante perché la vera sfida sarà vinta guardando a terra.



**La Via della seta...è sempre in agenda?
E dopo le elezioni americane, cambieranno i
rapporti con la Cina e ci saranno conseguenze
sui nostri scali?**



Non so se la Via della seta sia stata messa da parte o non sia mai stata esplorata completamente. Personalmente non sono un grande fautore della Via della seta, lo ritengo un progetto importante ma da seguire con attenzione. Certamente non stravolgerei le regole amministrative dei porti per farle spazio.

I cinesi sono investitori come chiunque altro, devono venire con le regole che ci sono, che non prevedono possibilità di acquisizione di aree portuali: le aree demaniali non si comprano né si vendono, chi viene chiederà una concessione, farà una proposta come tutti che sarà valutata sulla base di indicazioni di carattere governativo con oggettività e trasparenza.

Ci sarà spazio per i cinesi come la vicenda di Trieste ha dimostrato che c'è spazio per i tedeschi, chi prima arriva con un progetto adeguato ha la possibilità di insediarsi.

Su questa logica serve oggettività di valutazione e apertura al mercato perché gli investitori non sono né buoni né cattivi.

Io continuo comunque a preferire investimenti italiani perché i porti sono patrimonio del paese. La "guerra" Usa-Cina, non cam-

bierà molto a mio parere, con il nuovo presidente. Il rapporto tra le due potenze si è deteriorato molto anche per motivi oggettivi.

Il presidente Trump aveva manifestato in modo diciamo più folkloristico questo sentimento di deterioramento dei rapporti che trova ragione nella sostanza economica.

Non dobbiamo dimenticare che l'America sta riconsiderando una valutazione che fece prima del 2000 quando si ammise la Cina al mercato del commercio mondiale forse con troppa fretta e con una valutazione all'epoca più emotiva che politica.

Oggi si stanno rivedendo i rapporti con equilibri da ristabilire, ma non credo che Biden voglia sprecare l'opportunità aperta di rinegoziare con la Cina tempi e modi di spartizione dei mercati mondiali.

Tutto questo per i porti italiani vuol dire purtroppo non beneficiare ancora per molto tempo delle potenzialità del commercio mondiale perché dove ci sono dazi e restrizioni, i commerci subiscono inevitabilmente una flessione e questo, visto che i porti riflettono quello che succede sul mercato dei consumi, vorrà dire meno merci da trasportare.

REDAZIONALE ADSP DELLO STRETTO

IL PRESIDENTE
Mario Mega



Si conclude il primo anno di attività dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto ed è tempo di bilanci per il presidente Mario Mega, che ha assunto l'incarico di guidare il nuovo Ente alla fine di Ottobre 2019. Un anno denso di impegni istituzionali in cui sono stati costituiti i nuovi organi che stanno affiancando il presidente nel suo complesso ma appassionante ruolo di realizzare finalmente un Sistema portuale integrato nell'area dello Stretto fra porti che da sempre, nei fatti, rappresentano gli snodi di un'unica realtà intermodale, anello finale di congiunzione trasportistica del corridoio europeo scandinavo-mediterraneo.

Nonostante l'impegno sia stato reso molto più complesso dalla drammatica emergenza sanitaria, l'AdSp dello Stretto si è mossa in questi mesi a tutto tondo. Il Piano Operativo Triennale 2020/2022 è stato esitato all'unanimità, sia dall'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare che dal Comitato di gestione, alla presenza del sottosegretario con delega ai porti, On. Roberto Traversi. Il documento, che per la prima volta riguarda nel suo complesso tutti i porti dell'area dello Stretto, contiene la strategia che l'Ente porrà in essere nel

*Dove il mare
incontra
la cultura*



I Porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria sui quali si estende la competenza dell' **AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO**, si contraddistinguono per una forte vocazione *crocieristica* grazie ad un territorio circostante dalle fenomenali *ricchezze turistiche* ed alla *posizione invidiabile* in cui essi si collocano.

www.porto.messina.it

breve e medio termine per sostenere lo sviluppo dei traffici portuali ed avviare la creazione di un sistema portuale integrato a supporto di una moderna mobilità nell'area sia per i passeggeri che per le merci.

Infrastrutturazione sostenibile, eccellenza operativa, alleanza con i territori, affidabilità istituzionale trasformazione digitale, posizionamento sui mercati, questi gli obiettivi trasversali del POT cui dovranno traghettare nei prossimi anni tutte le attività dell'AdSp, secondo la filosofia del presidente Mega.

In conformità con il POT l'Ente ha predisposto un programma di interventi prioritari, per una spesa complessiva di circa 640 milioni di euro, dei quali circa 450 sono stati richiesti al Mit come finanziamenti da inserire nell'ambito dei piani per l'utilizzo del Recovery Fund o del Next Generation EU. Questo piano prevede opere e azioni in tutti i porti del Sistema portuale con obiettivi che vanno dalla transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto (con la creazione di un deposito costiero di Lng), alla restituzione agli usi urbani di aree industriali inquinate (con la bonifica e valorizzazione della Zona Falcata a Messina), al potenziamento delle infrastrutture portuali a servizio della mobilità dei 12 milioni e mezzo di passeggeri che ogni anno transitano nei porti dell'AdSp (con la realizzazione di una stazione marittima passeggeri a Villa San Giovanni ed il potenziamento del sistema degli ormeggi nei porti di Villa San Giovanni, di Reggio Calabria e di Messina-Tremestieri), alla realizzazione di connessioni per l'intermodalità mare-treno-strade-aeroporto (con la realizzazione della piastra logistica e del terminal ferroviario a Tremestieri), alla transizione al digitale del sistema portuale (con la realizzazione di un sistema informativo che supporti la gestione amministrativa dell'Ente e l'operatività portuale).

Nelle prossime settimane, con l'approvazione del Bilancio di previsione del 2021, saranno individuati nel dettaglio gli interventi infrastrutturali per cui avviare le attività di progettazione ed a cui destinare tutte le risorse già disponibili oltre a quelle che perverranno con i finanziamenti richiesti.

Grande attenzione è stata posta a supportare, per quanto concesso dalla normativa

vigente e dai vari provvedimenti di sostegno all'economia approvati dal Parlamento, concessionari ed operatori portuali limitando al massimo i pagamenti dovuti all'AdSp ed erogando, ove possibile, i contributi consentiti. Per il primo semestre del 2020, per esempio, risultano già concesse riduzione dei canoni demaniali, a tutti i concessionari che ne hanno fatto richiesta per aver subito riduzioni del fatturato, per circa 167.000 euro. Il riconoscimento della riduzione è stato stabilito pari a quello massimo consentito dalla legge, corrispondente alla percentuale di riduzione del fatturato, e ad esso si è fatto fronte con fondi del bilancio proprio.

Sono state inoltre già accantonate le risorse per i rimborsi relativi al secondo semestre che saranno riconosciute nel mese di Dicembre. Molte altre le iniziative già attuate tra cui piace segnalare l'attivazione di uno sportello di supporto psicologico, con spese a carico dell'AdSp, che consente a tutti i lavoratori in ambito portuale di ottenere assistenza gratuita per superare questa difficile fase dell'emergenza sanitaria.

"Abbiamo messo in campo azioni concrete a favore del cluster portuale ed avviato una programmazione articolata ed attenta, mirata all'innovazione tecnologica e green ma soprattutto all'efficientamento della mobilità nello Stretto e verso le isole minori. Continueremo poi gli sforzi a sostegno del crocierismo, uno degli asset principali per i nostri porti e per i territori, vista la forte attrattiva turistica e l'unicità paesaggistica della nostra destinazione. Per far questo abbiamo lavorato intensamente anche alla predisposizione di tutti i nuovi strumenti di marketing (il nuovo logo, la brochure, i video e i siti internet) in stretta e proficua collaborazione con i Comuni, le Camere di Commercio, i Musei, le Università. Per far ciò, sin dai primi mesi del mio insediamento abbiamo istituzionalizzato la cooperazione, anche in questo campo ma non solo in esso, con protocolli d'intesa ad hoc".

"Sono soltanto i primi passi di un lavoro molto impegnativo ma certamente entusiasmante" conclude Mega "che, mi auguro, cambierà positivamente i nostri porti e contribuirà a creare nuove opportunità di sviluppo per l'intera area dello Stretto".

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 MerciAeree), **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 Cornalica, 19 - 20124 Milano - tel 02 67154.1 - fax 02 67072285 - fedespedi@fedespedi.it - www.fedespedi.it

REDAZIONALE FEDESPEDI

LA PRESIDENTE
Silvia Moretto

Quest'anno il sistema socio-economico mondiale è stato colpito da uno shock sistemico dall'impatto imprevisto. L'economia globale e soprattutto quella europea vive una fase di profonda crisi e incertezza. Le nuove misure restrittive di cosiddetto lockdown soft - adottate ai fini del contenimento delle nuove ondate di contagi - avranno gravi conseguenze sulla ripresa dei traffici internazionali e dell'economia italiana. Il rapporto sull'export italiano diffuso da SACE lo scorso

Settembre segnalava già la possibilità di chiudere l'anno in corso con una contrazione dell'export superiore al -20% rispetto al 2019 in caso di inasprimento delle misure restrittive nell'ultimo trimestre dell'anno. Purtroppo, sembra ormai chiaro che i numeri reali saranno vicini a questa previsione: infatti nei primi 7 mesi del 2020 il commercio internazionale italiano ha registrato un crollo del -14% per l'export e del -17% per l'import (dati ISTAT). Per quanto riguarda il traffico container internazionale la flessione dei volumi nel periodo Gennaio-Maggio 2020 ha registrato il -7,7%.

Uno shock di tale portata ha agito, oltre che sull'andamento del commercio internazionale, quale acceleratore di problematiche esistenti – prima tra tutte il deficit del Paese in termini di infrastrutture immateriali – e delineato difficoltà nuove: la gestione complessa della quotidiana operatività a causa dei lockdown e delle misure restrittive, limiti alla circolazione delle merci, la necessità di organizzare reti distributive ad hoc per i dispositivi di protezione individuale e la pianificazione sistematica del lavoro attraverso strumenti di remote working.

L'emergenza ha, però, avuto il pregio di mostrare anche all'opinione pubblica il valore delle catene logistiche: dall'attività delle nostre



imprese di spedizioni internazionali garantita anche nelle fasi più critiche per assicurare a imprese e consumatori il rifornimento di beni e materie prime essenziali – farmaci, alimentari, DPI – alla prossima e preziosa sfida che ci vede protagonisti e al lavoro con i Ministeri competenti per la distribuzione dei vaccini anti-Covid.

D'altra parte, la crisi odierna mostra la debolezza dell'area Europa nella competizione con le altre aree geografiche – penso soprattutto ai Paesi Asiatici guidati dalla Cina che nel terzo trimestre del 2020 ha registrato un rimbalzo del PIL del +4,9% - e le difficoltà dell'industria logistica italiana. Per questo Fedespedi sta lavorando su diversi dossier accomunati da un obiettivo: rendere più competitive le imprese di spedizioni internazionali italiane, le reti distributive del Paese e dunque il nostro import/export, in un momento in cui la competitività non si gioca solo sulla capacità di produrre ma anche e soprattutto sulla capacità di far arrivare a destino i prodotti nel momento in cui richiesti dal mercato. In questo quadro di visione si inserisce, dunque, una battaglia storica di Fedespedi e delle altre associazioni rappresentative della filiera logistica: l'implementazione dello Sportello Unico Doganale dei Controlli (SuDoCo), uno strumento per semplificare e velocizzare le procedure di sdoganamento e controllo alla merce che rallentano l'operatività degli hub logistici del Paese. Il direttore dell'Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna, ha espresso il proprio impegno per la messa in funzione del SuDoCo il 17 Novembre scorso al Convegno Doganale organizzato da Fedespedi.

Infine, ci tengo a evidenziare l'impegno e il lavoro delle imprese di spedizione e di Fedespedi per affrontare con successo la sfida della transizione tecnologica. La digitalizzazione è stata, infatti, individuata quale priorità strategica d'azione per il 2021: Fedespedi ha elaborato una scheda progettuale, in linea con i criteri del piano Next Generation UE, che contiene alcune proposte concrete per la digitalizzazione dei processi logistici. La Federazione è impegnata nel dialogo con il ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione per la pianificazione operativa dei progetti, già approvati in fase preliminare.

“

La sfida della Federazione per il 2021 è, dunque, accompagnare con successo le imprese di spedizioni nella transizione tecnologica nella convinzione che la digitalizzazione rappresenti il mezzo a disposizione per perseguire la competitività della logistica italiana, valorizzandone le risorse e le competenze.

”

INTERVISTA

PRESIDENTE SPEDIPORTO
Alessandro Pitto

Il permanere della congiuntura che si accompagna al Covid 19, ancora difficilmente definibile per i molteplici risvolti che la situazione sanitaria mondiale proietta sul trasporto internazionale delle merci e dei traffici marittimi, continua a destare preoccupazioni in ogni ambiente imprenditoriale.

Sembra di vivere come in una sorta di incubo sconosciuto di cui si fatica a vedere la conclusione, ma al quale è pur tuttavia essenziale reagire con lucidità e pragmatismo.

Di questa singolare situazione, in buona sostanza, ha parlato Alessandro Pitto, dal 2019 presidente dell'Associazione fra gli spedizionieri genovesi (Spediporto Genova), nel rispondere ad alcune domande postegli per il nostro giornale dal direttore, Vezio Benetti.



Spediporto



Spediservices

spediporto.com

“ Presidente, rispetto alla prima fase di questa dannata pandemia, la flessione dei traffici merci si è un po' attenuata o continua a farsi sentire? ”

Si sente, si sente. Dopo il primo sensibile calo avvertito durante la prima fase, c'è stata una ripresa, tutto sommato, apprezzabilmente rapida che, specialmente riguardo alla domanda del trasporto delle merci, sembra voler continuare; il problema, se mai, è quello di trovare spazi sulle navi, ma su questo si potrebbe aprire un altro discorso.....

“ E' ormai imminente la discussione della legge che una volta si chiamava “finanziaria”. Rispetto a quanto era stato fatto in precedenza, avete la sensazione che possa essere prevista l'adozione di provvedimenti maggiormente efficaci per la vostra categoria? ”

No, non credo. Ritengo, comunque, che potrà esserci una proroga rispetto a molte misure già in essere. Penso che tutti nutrano la speranza di poter assistere, quanto prima, al ristabilimento di condizioni di normalità, è, infatti, abbastanza chiaro che ben difficilmente sarà possibile tornare a uno standard di normale attività soltanto attraverso provvedimenti governativi o solo con strumenti di normativa finanziaria.

“ Che fine ha fatto la tanto discussa Via della seta? Se ne parla ancora? ”

Effettivamente si tratta di un progetto rimasto un po' in sospensione. In questi ultimi tempi la Cina ha stipulato accordi con quattordici paesi per delineare una grande area di libero scambio, un accordo che, unitamente a quello che riguarda la Via della seta, deve essere inquadrato in contesti geopolitici più estesi rispetto all'ambito più generale della legislazione del trasporto e della logistica.

Abbiamo da fare con progetti con cui, effettivamente, si cerca di affermare il ruolo di uno stato - in questo caso parliamo della Cina - nel contesto dell'economia e della politica mondiale, perciò credo proprio che l'idea della Via della seta dovrà essere rimessa in pista. E' anche vero che, in quest'ultimo periodo, assistiamo all'affacciarsi sugli scenari internazionali, compreso quello



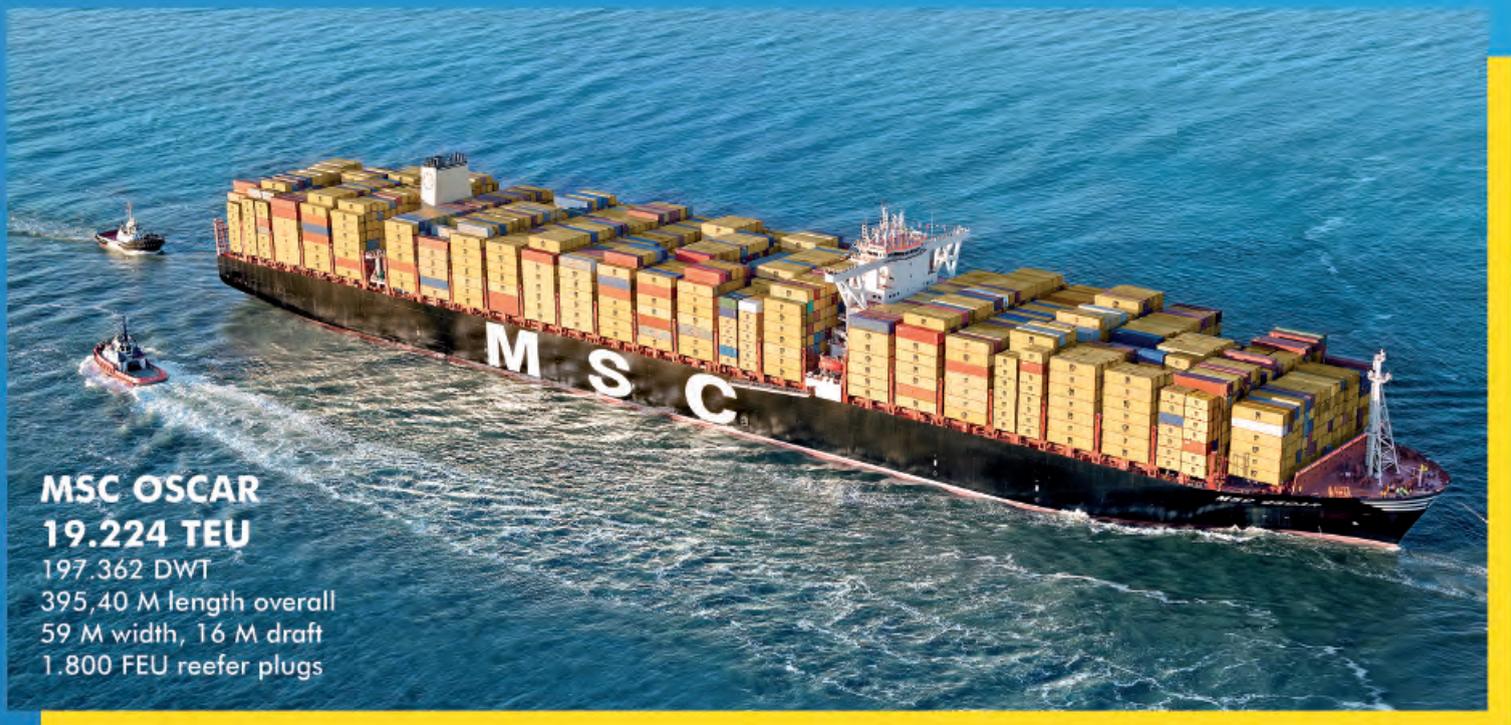
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGHI DEI DOTTI

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



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

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

cinese, di servizi di trasporto svolti non solo per ferrovia, ma anche via camion. Il fatto potrà, in qualche caso, sembrarci perfino strano, però sta a segnalarci che la domanda di trasporto delle merci è ancora viva, anche se con modalità... allargate, magari con costi e velocità di resa diversi ed inconsueti. E' anche per questo che la Cina continua ad essere ai primi posti nell'agenda di tutti gli operatori del settore.

“ **La guerra, fortunatamente solo commerciale, fra Usa e Cina, finirà con il penalizzarci?** ”

Da osservatore, da cittadino, io credo che l'Europa sarà penalizzata se non riuscirà ad agire nell'ambito di una strategia unitaria perché, se i singoli stati dovessero pensare di presentarsi da soli di fronte a quei due colossi, non potrebbero che uscire perdenti. Una Unione europea che, invece, si mostrasse più unita, che riuscisse a sviluppare accordi unitari e che esigesse il rispetto delle nostre regole – che poi sono le più avanzate – riguardo alla tutela del lavoro e dell'ambiente, potrebbe senz'altro dire validamente la propria.

“ **Presidente, come sta andando il livello dei noli?** ”

Sta andando.... alle stelle su quasi tutte le direttrici e ciò rientra nelle considerazioni che avevo fatto prima. Da una parte, per vari motivi, ci troviamo di fronte ad una domanda di export con una Cina in grande espansione, le compagnie stanno controllando in modo stretto le offerte di stiva, probabilmente a motivo del fatto che in passato erano rimaste scottate da esperienze tutt'altro che simpatiche. Intanto, sulle rotte transpacifiche il movimento è, forse, di quattro volte superiore a quello dell'anno scorso mentre sulle altre rotte risulta essere quasi doppio, quindi..., il livello è più o meno questo.

“ **Chiudiamo con la sua Genova. Ormai la vicenda del Morandi si è conclusa con successo, cos'è che oggi vi preme di più in termini di infrastrutture?** ”

Beh, l'agenda delle infrastrutture che aspettiamo di vedere al più presto operative è fitta, abbiamo una cronologia di interventi infrastrutturali abbastanza ampia, comunque, fra le opere da realizzare a breve termine com-

prenderei senz'altro il terzo valico, poi il riordino ferroviario, stradale e autostradale di san Benigno, tutti interventi oltremodo importanti ed urgenti per il futuro dello scalo genovese, ma mi preme citare anche la sopraelevata

portuale e la tratta ferroviaria che dovrà far da corollario al terzo valico. Non dimentichiamo, infine, la grande diga, un progetto ambizioso ed importante a cui è necessario pensare fin da adesso per pianificare lo sviluppo del prossimo domani e per non farci cogliere impreparati quando, fra dieci o quindici anni, se non prima, ci troveremo a dover fare i conti con le crescenti dimensioni delle navi. Le idee e le progettualità non mancano davvero e speriamo che anche la loro esecuzione possa procedere in tempi congruamente brevi.

“ Parliamo delle crociere già da tempo bloccate dal fenomeno Covid, un problema di cui, come altri scali nazionali, anche Genova sta soffrendo. Crede che potranno ripartire nel 2021? ”

E' una questione di cui abbiamo molto sofferto e di cui continuiamo a soffrire. Come avviene un po' per tutti, in tema di trasporto passeggeri e ro-ro ci troviamo in difficoltà, va però detto che, oggi più che mai, il comparto crocieristico offre livelli di sicurezza straordinari, sopra tutto sotto il profilo igienico sanitario.

In ogni caso, ritengo che, fin quando non sarà possibile pervenire ad una soluzione definitiva della piaga Covid, continuerà a sussistere una certa ritrosia, anche umanamente comprensibile, da parte della clientela abituale a tornare con la dovuta serenità a viaggiare sul mare per diporto. Per fortuna il comparto crocieristico e, più latamente, quello del trasporto passeggeri via mare si trovano in mano ad operatori di indiscutibile professionalità, estremamente organizzati e strutturati che si collocano su standard internazionali di particolare qualità e che sapranno andare incontro alla ripresa dei traffici con tutte le carte in regola e con offerte – se possibile – ancora migliori e più allettanti di quanto non lo fossero nel più recente passato.

REDAZIONALE SISAM

Parole d'ordine

ATTENZIONE VERSO IL CLIENTE,
I GIOVANI E LA FORMAZIONE



Sisam, nata nel 1985 come Agenzia Marittima da un'idea imprenditoriale di Pier Luigi Maneschi, mantiene ancora oggi la propria attività chiave d'origine ma si è sviluppata come operatore logistico su più ambiti: attività di agenzia, logistica di project cargo e di prodotti liquidi sfusi.

Ai vertici di Sisam ci sono ora due Amministratori Delegati, Gianni Guido e Maurizio Bonelli, coadiuvati dal Presidente Alessandro Andreani. Tutti e tre possiedono una lunga esperienza maturata proprio nelle Aziende della Famiglia Maneschi, a partire dagli anni '90.

Dal quartiere generale di Livorno, Sisam ha avviato un percorso di espansione a livello internazionale, aprendo uffici in Cina, Turchia, Mar Nero e nei Balcani, fino alle ultime aperture in Ungheria, Repubblica Ceca e Slovac-

Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.

Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.

I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it - www.todelta.it

chia, quest'ultima avvenuta addirittura durante il lockdown.

Sisam opera attivamente anche dai porti del Nord Europa per servire i mercati di Svizzera e Germania. Nel Gruppo Sisam rientrano varie attività, tra cui T.O. Delta, uno dei maggiori protagonisti nel panorama logistico e dei trasporti intermodali in Italia. T.O. Delta comprende il Trieste Marine Terminal, hub dell'Alto Adriatico con oltre 300 dipendenti, e la Compagnia Portuale del Porto di Monfalcone, che gestisce circa il 75% dei volumi dello scalo, specializzato nella movimentazione di project cargo e delle merci non containerizzate.

Per Sisam l'attività logistica è principalmente dedicata alle grandi organizzazioni, è tra i fornitori accreditati di UN e NATO, e delle Società che cercano soluzioni per il trasporto, via mare in particolare, di prodotti liquidi sfusi chimici ed alimentari.

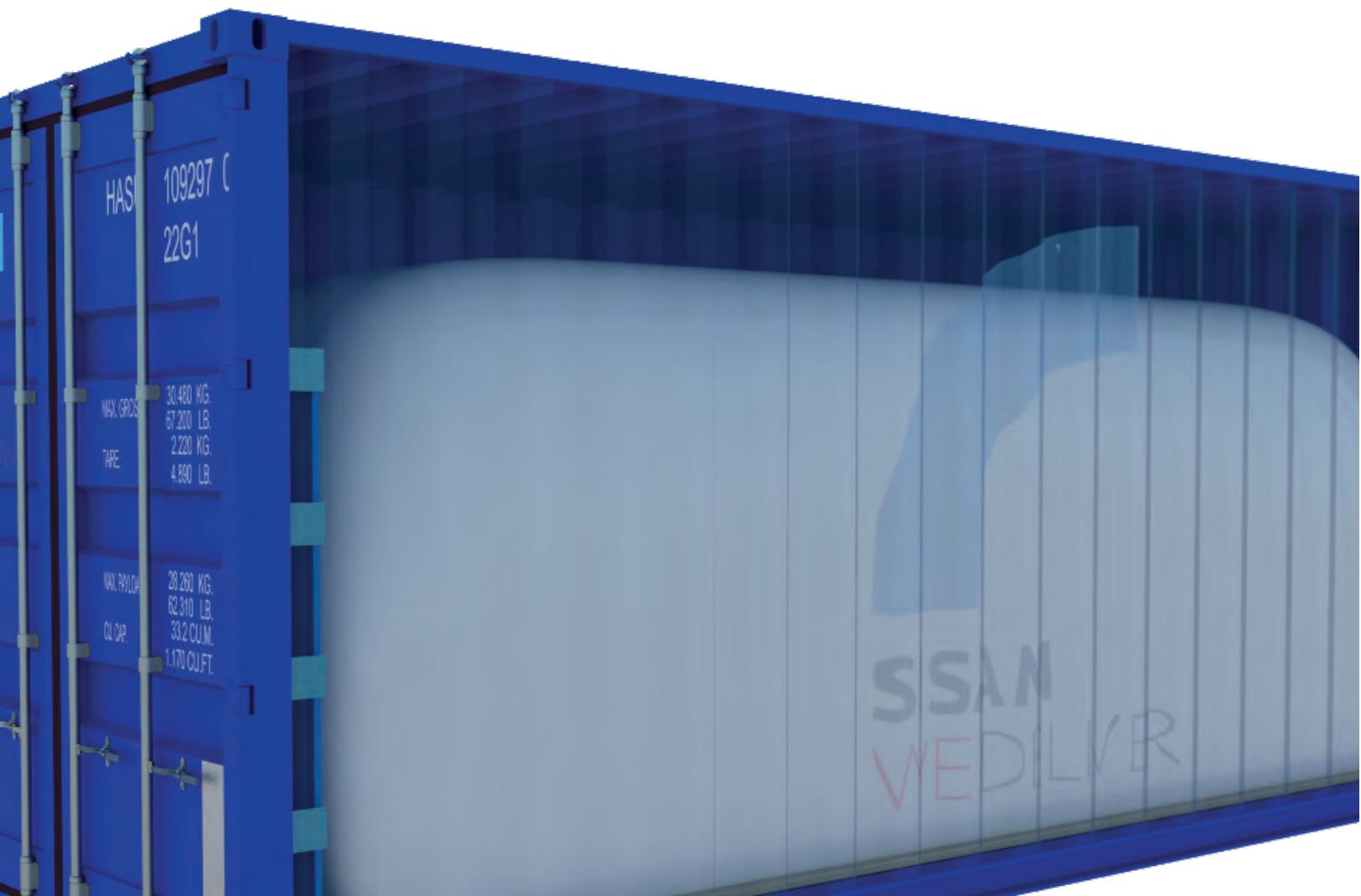
Quest'ultima attività nasce nel 2009 da un'intuizione di Antonio Maneschi che assieme a Gianni Guido prevede che la logistica dei

prodotti liquidi sfusi possa rappresentare una nicchia di mercato interessante.

In effetti già cinque anni dopo Sisam diventa uno dei leader sul mercato italiano per poi esportare il know how negli uffici esteri del Gruppo.

Gianni Guido, AD di Sisam spiega: "Questa tipologia di trasporto avviene con Isotank o Flexitank e permette di trasportare in assoluta sicurezza merce liquida alimentare (olio, vino, succhi etc) e prodotti chimici, inclusi quelli pericolosi, sempre con un grande rispetto dell'ambiente. La composizione delle flexitank infatti è riciclabile. È difficile citare un prodotto liquido che non abbiamo trasportato in questi anni con successo e soddisfazione dei nostri clienti".

La crescita di Sisam, spinta anche dal successo della Divisione Liquid che è passata dalle 2 persone con cui era partita nel 2009 agli attuali 11 dipendenti che compongono lo staff, ci ha portato ad inserire in questo percorso di crescita molti giovani.



PSA GENOVA - PRA'



www.voltripramagazine.it

“In Sisam abbiamo un “must”: giovani e formazione. Nel nostro staff abbiamo molti giovani, alcuni provenienti dal corso di Laurea Economia e Legislazione dei sistemi logistici, con sede proprio nella nostra città. Qualche anno fa abbiamo iniziato a fare scouting di talenti, andando a formare uno staff dinamico e motivato che bilancia la minore esperienza con una grande ambizione e voglia di apprendere diventando, insieme ai nostri Senior, il nostro punto di forza”.
In questo 2020 segnato dalla pandemia proprio loro si sono dimostrati quelli con più spirito di adattamento, permettendo alla società di passare da subito in modalità smart working fin dal 6 Marzo.

“Grazie allo sforzo di tutti, e non posso dimenticare cosa ha fatto in quei giorni il nostro staff IT, non solo non abbiamo perso operatività -spiega Guido- ma abbiamo notato che si è rafforzato il senso di responsabilità e la convinzione di lavorare in team. Da questi buoni risultati abbiamo maturato la convinzione, non appena sarà finita l'emergenza, di mantenere, almeno in parte la modalità smart working anche in futuro”.

Cristina Vergili è una di questi giovani che in un tempo relativamente breve ha assunto il ruolo di Team Leader: “La laurea in sistemi logistici è servita per entrare nel mondo del lavoro, poi è la pratica che mi ha permesso di crescere nel lavoro, accompagnata dalla formazione continua che ho trovato in questa Azienda”.

“La famiglia Maneschi -spiega l'ad Guido- ha sempre spinto per la formazione, credendo che al di là dell'esperienza, fosse importante ascoltare e imparare direttamente dai professionisti, un modo stimolante e costruttivo per conoscere il mondo esterno”.

Il 2020 ha lasciato il segno anche in Sisam ma possiamo comunque essere moderatamente soddisfatti” sottolinea Gianni Guido. Non abbiamo gli stessi numeri registrati nel 2018 o 2019, continua, ma il risultato è soddisfacente, con il mese di Maggio, nel pieno del lockdown, che ha registrato il picco annuale nel fatturato.

“La Divisione Liquid, continua Cristina, non si è praticamente mai fermata e, facendo riferimento proprio a quel mese di Maggio, come ci hanno confermato in quei giorni i nostri clienti, siamo riusciti ad offrirgli un ottimo servizio facendoci sempre trovare pronti anche in quel periodo di grande cambiamento proprio in virtù del fatto che l'Azienda ci ha permesso subito di essere efficienti anche da casa. La sfida è ora rivolta al 2021 sperando per tutti che il momento peggiore sia passato e che il normale scambio delle merci possa tornare ai livelli pre-pandemia.”

Questo per noi, conclude Gianni Guido, rappresenta un importante traguardo perché conferma lo spirito di adattabilità della nostra organizzazione. La piena operatività anche in modalità totale di smart working è la misura del nostro successo.



www.lssrailways.it



INTERVISTA

Pellegrino Verruso

PRESIDENTE LSSR



Il "La Spezia Shunting Railways" è un fiore all'occhiello della portualità spezzina. Nonostante il periodo di crisi che ha colpito il mondo, la struttura ligure ha avuto solo un leggero calo di risultati a dimostrazione dell'eccellente lavoro svolto da dirigenti e dipendenti. A chiusura dell'anno abbiamo rivolto alcune domande al presidente Pellegrino Verruso.

“Questo è stato un anno difficile per molte aziende anche nel settore dei trasporti e della logistica. La vostra azienda come ha reagito all'impatto dovuto alla diffusione del Covid 19 e quali risultati di traffico sono stati raggiunti?”

Abbiamo cercato di mantenere alto il livello di qualità del servizio ai clienti garantendo maggiore flessibilità agli stessi, spesso ricorrendo ad una gestione operativa ancora più marcata. Tutto ciò, sempre nel rispetto delle regole imposte dall'ART e dal Gestore Infra-

struttura. In termini di risultati abbiamo registrato una contrazione di circa il 10% in termini di carri e di circa il 6% in termini di treni. Tutto sommato il trasporto su ferro ha tenuto; il rail share medio a La Spezia relativo al periodo Gennaio-Ottobre è stato superiore

al 33% con picchi di oltre il 37%. In termini di sicurezza del personale abbiamo da subito adottato i presidi sanitari previsti cercando di attivare, quando possibile (in funzione dell'effettiva mansione), modalità di lavoro alternative (smart working, riunioni in video conferenza ecc.). Un'attenzione particolare è stata rivolta ai dipendenti con conclamate fragilità e/o con situazioni familiari particolari.

“ LSSR insieme a MIST ha ricevuto l'affidamento del servizio ferroviario da AdSp del mar Ligure orientale. Quali sono le prospettive per il futuro e quali iniziative saranno messe in campo per rendere ancora più efficiente il trasporto ferroviario nel porto della Spezia? ”

Abbiamo obiettivi piuttosto ambiziosi e contiamo, grazie anche alla sinergia con Mercitalia Shunting & Terminal, di avere tutte le caratteristiche per poterli raggiungere. Siamo perfettamente consapevoli che la sfida che ci attende sarà tutt'altro che semplice anche perché sono iniziate le attività di cantierizzazione relative al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie al servizio del porto avviati proprio in questi giorni e che dovrebbero durare dai 3 ai 4 anni. In ogni caso abbiamo stimato di poter movimentare sino a 147.000 carri/anno anche nei periodi di maggiori restrizioni all'operatività.

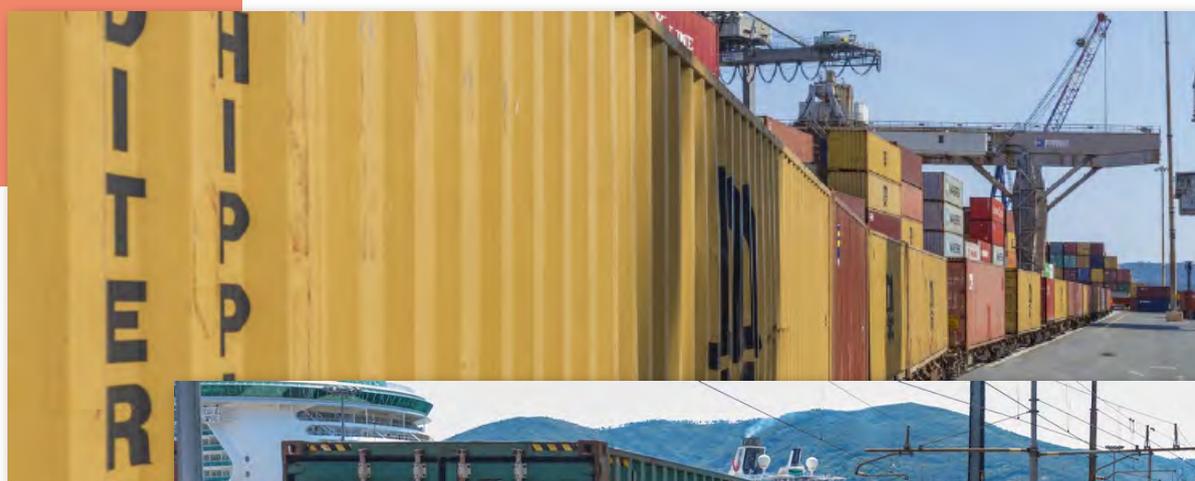
Le iniziative che, come ATI (Associazione temporanea di impresa), metteremo in campo partono da una nuova proposta organizzativa basata su una forte razionalizzazione dei processi e un'allocatione delle risorse uomini/mezzi assolutamente calibrata sulle effettive esigenze del Nodo Ferroviario della Spezia e sui rispettivi punti di forza e di debolezza. Inoltre, non appena disponibili, saranno impiegate due locomotive bimodali/ibride CZ loco DualShunter 2000 che ci consentiranno di effettuare manovre con maggiore flessibilità e migliori performance ambientali.

“ Quali risultati vi aspettate di raggiungere in termini di traffici per il 2021 nella speranza che ci sia una ripresa del sistema produttivo? ”

Molto difficile fare previsioni per il 2021 ma le prospettive prudenziali vedono un volume complessivo di circa 123.000 carri/anno; una offerta in grado di supportare il traffico di container in entrata e uscita dal porto della Spezia.

In relazione ai progetti di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie del porto della Spezia, quali benefici ritenete ci potranno essere per la vostra società e per il sistema ferroviario nel suo complesso?

Sicuramente a progetto completato potremmo contare su un impianto che per tipologia e capacità dinamica ci consentirà di traguardare livelli di traffico di tutto rispetto; potremo infatti raggiungere un potenziale di oltre 290.000 carri/anno corrispondenti a circa 780.000 Teu/anno con un rail share di circa il 50% rispetto al traffico diretto. Ovviamente tale traguardo non potrà prescindere dagli importanti investimenti di infrastrutturazione dei raccordi e dei relativi fasci di binari dedicati al carico/scarico contenitori e per questo è indispensabile la totale sincronia con i lavori per la costruzione della nuova stazione di Marittima.





Sticco sped s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

LIKE US ON



CONNECT WITH US ON



www.sticcosped.com

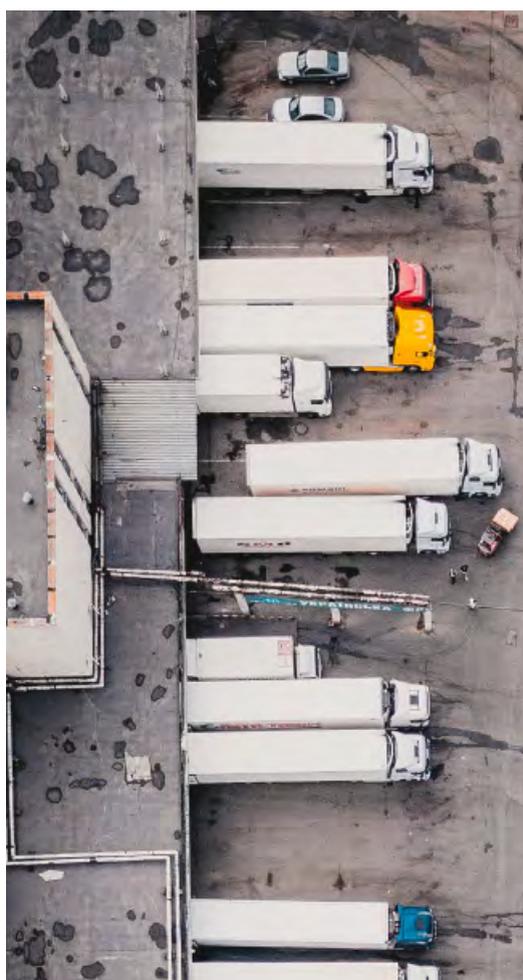
DA TRE GENERAZIONI IL TUO MONDO NELLE NOSTRE MANI

spedizioni via mare
spedizioni via terra
spedizioni via aerea

deposito IVA
magazzini doganali
rappresentanza doganale



phone: 0039 081 5109403
email: info@sticcosped.com



REDAZIONALE

L'Ue di fronte alla revisione del CBER

ANTONELLA TEODORO

SENIOR CONSULTANT AT MDS TRANSMODAL



L'integrazione verticale, la crescente affiliazione dei vettori con porti e terminali, con il potere affermato dalle alleanze sono alcuni dei fattori che dovranno essere considerati in dettaglio dalla Commissione europea prima della revisione del Consortia Block Exemption Regulation (CBER). I tre anni dalla scadenza della nuova esenzione CBER, dovranno servire alla Commissione europea per valutare con oculatezza il panorama del mercato del trasporto container, evolutosi in modo significativo sin dal suo inizio. Lo scorso Marzo la Commissione europea ha deciso di prorogare il regolamento lasciandone invariati i termini per altri quattro anni in modo da consentire lo scambio di informazioni tra compagnie di navigazione operanti in consorzi normalmente vietati dalle regole generali sulla concorrenza stabilite dall'Unione europea. L'esenzione vale solo per le linee con una quota inferiore al 30% del mercato.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



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

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



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



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



Introdotta nel 1995, e poi rivista nel 2009, il regolamento è stato progettato in uno scenario abbastanza diverso da quello di oggi. Nel 2006, le prime 10 compagnie di navigazione controllavano meno del 60% della capacità globale dei servizi internazionali e nessuno disponeva di una quota superiore al 20%. Oggi i tre principali attori controllano circa il 90% della capacità globale dispiegata nei mercati mondiali.

Le acquisizioni nel mercato dei feeder hanno rafforzato tale tendenza. Sulla base delle capacità, nel 2006 le quattro principali linee lo-lo nordeuropee erano indipendenti mentre oggi i primi quattro attori sono di proprietà di linee internazionali o stevedores. Nel frattempo, le compagnie estendono la loro proprietà allo stivaggio e alla spedizione senza che il CBER faccia qualcosa per impedirlo.

Sulla base dei dati disponibili al momento della stesura della presente analisi, stimiamo che tra il 2006 e il 2020 i costi unitari siano diminuiti di circa il 36% mentre il consumo di bunker per teu di circa il 41%. L'utilizzo complessivo delle navi è oscillato, risultando, però, generalmente costante mentre le tariffe sono diminuite di circa il 27% tra il 2006 e il 2016. Le linee hanno scelto di utilizzare navi molto più grandi e viaggiare ad una minor velocità (consumando quindi meno carburante) dopo che la legislazione della Ue ha eliminato le conferenze, al fine di competere vigorosamente sul prezzo.

La durata dei viaggi di linea andata e ritorno tra l'Estremo Oriente e il Nord Europa si è estesa da 56 giorni a una media di 68, tuttavia, il calo delle tariffe (in particolare se calcolato al netto dei costi del bunker) si è arrestato dopo il 2016, nonostante le economie di scala delle navi continuino a migliorare.



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@gst.gallozzi.com

www.gallozzi.com



Il riflesso positivo su costi e tariffe sembra essersi accresciuto fino al 2016 e non ha ridotto le fluttuazioni delle tariffe che, se corrette per i prezzi bunker, sono aumentate nonostante la domanda sia diminuita nel secondo trimestre del 2020.

Malgrado una flessione complessiva del 23% nel numero di servizi offerti in ambito internazionale tra il 2006 e il 2020, la capacità ha avuto un incremento di circa il 70% e, durante tale periodo, con la capacità offerta con navi di almeno 7.500 teu, è aumentata di 12 volte. Catene di approvvigionamento efficienti richiedono che gli spedizionieri possano sentirsi sicuri della continuità e del prezzo dei servizi di spedizione. Del resto, è indiscutibile che un'industria marittima basata su investimenti a lungo termine in risorse della catena di approvvigionamento si fondi sulla fiducia da parte di tutte le parti interessate. Sulla base dell'esperienza maturata fino al 2016, il trasporto marittimo mondiale potrebbe avvicinarsi a economie di scala ottimali e continuare a operare con queste tre reti indipendenti in un ambiente competitivo, anche se coloro che sono presenti in modo indipendente potrebbero trovare difficoltà a competere.

Esistono anche notevoli barriere all'accesso. I proprietari di portacontainer indipendenti per il loro impiego dipendono dalla capacità di charter, i vettori indipendenti più grandi, che commerciano su una vasta gamma di rotte, possono sortire un certo effetto leva laddove la quota di mercato è elevata, tuttavia la protezione per le linee più piccole che cercano di mantenere l'indipendenza risulta inferiore.

Barriere del genere all'ingresso costituiscono un incentivo per un impegno verso una maggiore integrazione verticale. Gli occhi delle compagnie di navigazione sembrano essersi appuntati sul difficile obiettivo di divenire integratori logistici globali o, quanto meno, questo sembra essere l'obiettivo dei principali vettori oceanici. Maersk e Cma Cgm, ad esempio, mirano a un nuovo servizio più olistico ai propri clienti conseguibile mediante l'integrazione verticale.

"Il futuro riguarderà principalmente il ridimensionamento del lato terra dell'equazione ...



COMBI LINE

International Spa



www.combiline.it

UN MONDO NELLE VOSTRE MANI

Sicuramente dobbiamo compiere alcune acquisizioni in ambito logistico, principalmente per conseguire capacità ed economia di scala", ha dichiarato l'anno scorso l'amministratore delegato di Maersk, Søren Skou al Financial Times.

AP Moller-Maersk ha allargato questa strategia acquisendo Vandegrift (attività di intermediazione doganale e logistica) e unendo Maersk Line e Damco in un'unica organizzazione mentre Cma Cgm ha acquisito Ceva Logistics. Le compagnie di navigazione hanno anche acquistato società feeder e stanno ora lavorando a stretto contatto con gli operatori portuali, anche nell'area della condivisione dei dati.

Comprendendo anche la portata degli investimenti finanziari richiesti e la gestione dei cambiamenti nel modello di business delle linee e dei costi associati, la strategia di integrazione verticale non è esente da rischi, le opportunità connesse restano, tuttavia, assai allettanti poiché consentono ai vettori di avvicinarsi ai proprietari del carico (spedizionieri) e influenzano le modalità di spostamento delle merci, consentendo, in più, un ulteriore sfruttamento delle economie di scala e di portata, oltre a una estesa copertura del mercato.

Per le società di navigazione, i servizi di spedizione e terminal rappresentano un prodotto comune, imbarcare circa 170 milioni di teu a livello globale significa 780 milioni di movimenti portuali: le economie di scala in mare sono possibili solo con livelli elevati di trasbordo. I servizi di Stevedoring rappresentano solo il 35% dei costi gate-to-gate. L'integrazione verticale delle attività marittime e portuali influenzerà, dunque, la posizione competitiva di alcuni stati nazionali e dei singoli porti.

Si tratta di un processo dalla logica chiara che consente lo sviluppo di





**IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO
IN ALTA STAGIONE OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA
A TUA DISPOSIZIONE!**

Moby e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba. Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.

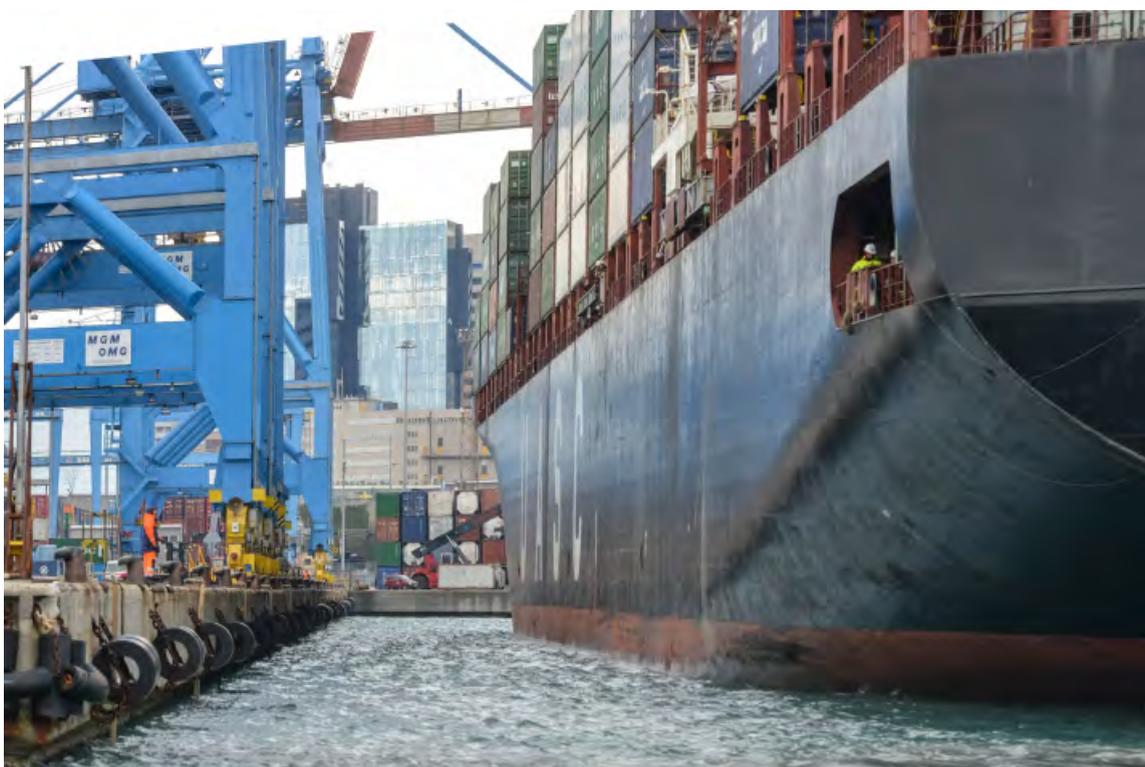


**PARTI
PRIMA!**

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it





reti integrate in grado di realizzare efficienti economie di evidente vantaggio e migliorano la connettività globale se si riducono i costi commerciali.

Il viaggio per mare sarà sempre di più solo una parte dell'intera offerta di servizi. Il modo in cui le informazioni vengono condivise e gestite all'interno delle entità integrate risulterà vitale e la tecnologia risulterà fondamentale, in ogni caso l'integrazione verticale e l'ulteriore espansione delle compagnie di navigazione nelle operazioni terminali sono fattori che possono influenzare la concorrenza e la scelta da parte dei caricatori, ancor più se tutti i terminali all'interno di un porto sono controllati dalla stessa compagnia e sono acquisiti o integrati con una compagnia di navigazione. In casi del genere la nuova entità sarà incentivata a discriminare le altre compagnie di navigazione fornendo servizi di qualità inferiore e/o applicando tariffe portuali più elevate.

La Commissione europea, la concorrenza nazionale e altre autorità potrebbero, quindi, considerare i possibili effetti dell'integrazione verticale per il settore marittimo. Anche le Autorità portuali del settore pubblico dovrebbero monitorare e valutare attentamente gli operatori privati a cui assegnano le concessioni portuali.

Dato il passaggio a un combustibile più pulito, ma più costoso, le società di navigazione hanno un ulteriore interesse immediato nel rendere disponibili per una valutazione i calcoli dei costi del bunker evitando così incomprensioni man mano che il costo del passaggio a soluzioni energetiche più sostenibili diviene più evidente e diffuso. Con l'intensificarsi di tale fenomeno le linee potrebbero scoprire l'esigenza, da parte dei clienti, di un approccio più trasparente e dell'utilizzo di fonti di informazione indipendenti che aiuterebbe le parti a

prendere decisioni informate con la conseguenza che, per un caricatore, la compagnia di navigazione rappresenterebbe un fornitore vitale con il quale una relazione a lungo termine contribuirà a massimizzare l'efficienza della catena di approvvigionamento.

La chiave per raggiungere relazioni stabili e a lungo termine potrebbe determinare lo sviluppo di misurazioni ben definite, attraverso indici che coprano la domanda, l'offerta, l'utilizzo, i costi e i ricavi, accompagnati da un'interpretazione dei possibili risvolti futuri per l'industria. Tutto ciò, come esemplificato in questo articolo, è assolutamente realizzabile.

In uno scenario post Covid-19 sarà evidente la necessità di controllare più attentamente il mercato del trasporto di container e di affrontare il ruolo e il funzionamento del CBER, in particolare la qualità dei dati e delle informazioni disponibili per guidare il processo decisionale.

MDS Transmodal sta per avviare una collaborazione con il Global Shippers Forum per lanciare un nuovo rapporto trimestrale incentrato sulle caratteristiche importanti per i caricatori e gli armatori come clienti delle linee. Le relazioni trimestrali forniranno anche indicazioni per aiutare la Commissione europea a generare un quadro politico più chiaro per il settore marittimo mentre gli esportatori e gli importatori europei hanno bisogno di un mercato competitivo e reattivo del trasporto via mare, il che rientra nel più ampio interesse economico e pubblico del continente.

Il dibattito storico sul trasporto di container si è concentrato principalmente - e con buone ragioni - sul suo status ai sensi del diritto della concorrenza, tuttavia tutte le parti interessate in futuro dovranno rispondere alle ulteriori, molteplici sfide, compresi gli obiettivi sui cambiamenti climatici, interessi dell'Ue, piani di emergenza contro futuri shock economici globali, fino alla qualità e competitività dei servizi di spedizione offerti agli esportatori e importatori europei.

Mancano tre anni alla prossima revisione programmata del CBER, che dovrebbero essere impiegati analizzando i dati a disposizione per valutare costi e benefici del regolamento tenendo conto dei vari attori interessati. La revisione, inoltre, dovrebbe essere intrapresa nel contesto più ampio della politica industriale e dei trasporti europea nonché considerando le varie forze che stanno attualmente influenzando il commercio globale e le priorità ambientali.



GRIMALDI GROUP

Le prime navi nel Mediterraneo con tecnologia
Zero Emission in Port®

Il trasporto ecosostenibile è già realtà.



www.grimaldi.napoli.it



GRIMALDI LINES



La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



125

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI :

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



SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

www.sintermar.com

