



MAGAZINE

EDIZIONE N. 3
GIUGNO 2021

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



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

LIVORNO

IL PORTO

UNICA VERA
CERTEZZA



DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

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



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it



TRASPORTI LOGISTICA SOSTENIBILITÀ

GREEN E BLUE ECONOMY PER LA RIPARTENZA

ROMA | SORRENTO | MANDURIA

ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO

www.alis.it | 06.8715371

PREMESSA

di Renato Roffi

Molto, moltissimo sembra essere mutato dall'ultima volta (Settembre 2020) che ci siamo occupati monograficamente della massima espressione istituzionale della portualità livornese, quell'Authority riformata ed ampliata dal ministro Delrio che oggi comprende anche Piombino, alcuni porti elbani e l'approdo dell'isola di Capraia. In questo frattempo, relativamente breve, l'Italia ha attraversato la sua sessantasettesima crisi di governo da cui è scaturita l'ennesima ammucciata emergenziale guidata dall'ennesimo uomo della provvidenza imposto ai cittadini senza il vaglio delle urne. Anche il vertice dell'Authority livornese non è più lo stesso di otto mesi fa, eppure, a ben vedere, a dispetto di siffatti decisivi mutamenti, il sole non fa brillare molto di nuovo.

Ricordate la situazione dell'anno scorso, in questi tempi? Come allora ci stiamo avviando verso l'Estate, le restrizioni motivate dalla pandemia, proprio come allora, si stanno affievolendo, si ricomincia – come allora – a parlare di crociere, si continua ad affannarsi per dare magari una parvenza di avvio ai lavori per l'agognata darsena Europa, l'assegnazione del comparto bacini è ancora in alto mare, anzi, è sub iudice. Probabilmente, quando queste poche righe vedranno la luce, il Tar avrà già reso note le proprie decisioni in favore dell'uno o dell'altro dei contendenti (Jobson group e AdSp con Azimut Benetti) entrambi molto presumibilmente pronti ad appellarsi al Consiglio di Stato in caso di soccombenza e così la definizione della gara, attesa da almeno un quinquennio, si allontanerà ancora sine die.

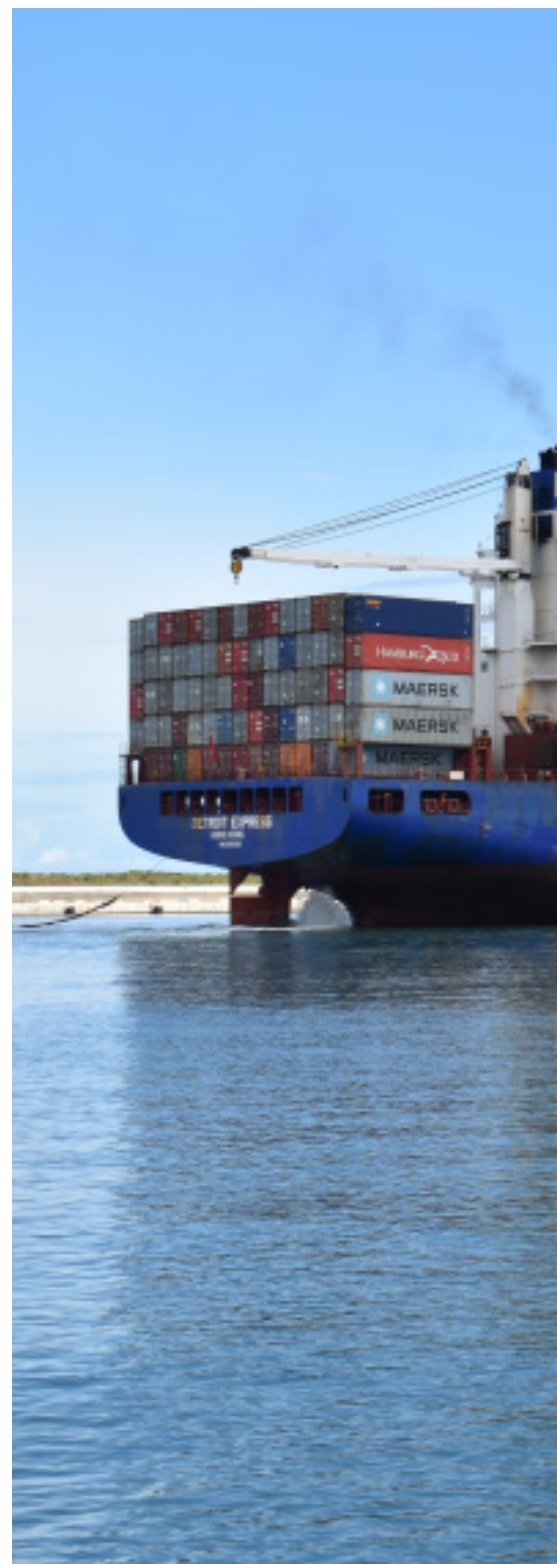
A parte qualche lieve nota positiva, sul porto continua a pesare il ritardo accumulato nel tempo per la realizzazione del microtunnel, premessa indispensabile per l'atteso ampliamento del canale del Marzocco e per conferire una maggiore ricettività allo scalo labronico. Si attende ancora che lo scavalco ferroviario per un collegamento diretto con l'interporto Vespucci (oggi controllato principalmente dall'AdSp) esca dalla fase onirica per entrare nella realtà....., il tutto immerso nella tempeste di..... magra e di sfibramento che avviluppa e minaccia di soffocare una parte considerevole del tessuto socio economico e produttivo del Paese.

E' in tale contesto che, da poche settimane, ai vertici di palazzo Rosciano è salito Luciano Guerrieri, sessantatré anni, già sindaco della sua Piombino, presidente e poi commissario dall'allora Autorità portuale di quella città industriale e, ultimamente, presidente della Livorno porto 2000 a cavallo della transizione in mano prevalentemente privata di quell'azienda che, prima della pandemia, era considerata la gallina dalle uova d'oro.

Agli ultimi due predecessori di Guerrieri non abbiamo risparmiato appunti, critiche e neppure qualche accusa quando si trovavano in sella e oggi non ci pare perciò un atteggiamento codardamente oltraggioso sostenere che a Guerrieri, per non sfigurare, sarà sufficiente fare qualcosa. Non abbiamo alcun motivo per non credere che il nuovo presidente, dato il suo nutrito bagaglio di esperienza professionale, amministrativa e – ciò non guasta - politica, saprà andare oltre il semplice sopravvivere cambiando quel che va cambiato (non sarà facile) e, sopra tutto, decidendo quando c'è da decidere assumendo le responsabilità che competono al suo ruolo anche quando – capiterà – dovrà prendere iniziative eventualmente impopolari o addirittura sgradite a quanti, nel tempo, si erano abituati ad aver da fare in un contesto istituzionale.... diverso e più compiacente.

Guerrieri potrà sbagliare, anzi, umanamente qualcuna la sbaglierà senz'altro, ma mostrerà saggezza non perseverando nell'errore ed avendo sempre ben presente di rivestire quell'incarico per governare il porto nell'interesse generale, non per compiacere e questo o quello.

Un'attenzione tutt'altro che marginale meritano le categorie imprenditoriali e la classe manageriale dell'universo logistico e portuale livornese composto da una classe di imprenditori in parte positivamente arrembanti, in parte erede di quei coraggiosi che, praticamente dal nulla di una città in macerie, seppero rigenerare il tessuto produttivo ed economico di Livorno che nei decenni passati era riuscita a presentarsi come un concentrato delle maggiori presenze industriali della regione, presenze oggi disgraziatamente (ma, forse, non casualmente) estinte o emigrate.





Abbiamo confezionato la presente monografia con la passione e l'impegno di sempre, facendo di tutto per esporre un quadro di situazione il più possibile aderente alla realtà, impegnandoci nella ricerca e nella cura del particolare più minuto, sempre con l'intento di offrire ai nostri affezionati lettori (e anche a chi non ci vuol bene) un prodotto qualitativamente decoroso, fruibile e agevolmente comprensibile anche per i non addetti ai lavori. Abbiamo fatto del nostro meglio per solleticare l'interesse anche di quella schiera di cittadini e di pubblico che, pur non facendo direttamente parte della comunità marittimo portuale, si interessa volentieri al settore come al maggior volano di spinta dell'economia di Livorno, della sua provincia e dell'intera Toscana.

CONTENUTI

8

LUCIANO GUERRIERI:
una nuova speranza
per il porto

21

**INTERPORTO TOSCANO
AMERIGO VESPUCCI:**
fulcro della piattaforma
logistica toscana

15

MASSIMO PROVINCIALI
un triangolo di infrastrutture

27

LIVORNO:
porto e città capofila
dei comuni costieri



30

ORMEGGIATORI:
indispensabili in porto

38

LIVORNO | PIOMBINO
da concorrenti a complementari

44

PORTUALITÀ:
la regione si sta muovendo

49

GIGANTISMO NAVALE:
Houston, abbiamo
un problema!



REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

**IMPAGINAZIONE
E GRAFICA**

Barbara Bargagna



LUCIANO GUERRIERI

UNA NUOVA SPERANZA PER IL PORTO



LUCIANO GUERRIERI

Presidente AdSp mar
Tirreno settentrionale

Come in ogni città portuale, anche a Livorno si avverte la sensazione di essere governati da una sorta di diarchia espressa dalle figure del primo cittadino e del presidente dell'Authority. E' un'opportunità in più per poter sperare che almeno uno dei due diarchi faccia decentemente la propria parte.

Dallo scorso Marzo Luciano Guerrieri è presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale e rappresenta per molti livornesi la speranza di veder funzionare a dovere almeno il porto, da sempre vitale concentrazione di attività produttive ed imprenditoriali, molte delle quali possono vantare tradizioni di lunga data.

Fra le diverse gatte da pelare, manifeste ed occulte, a cui il nuovo presidente si è trovato di fronte, la più importante è sicuramente la darsena Europa, la grande infrastruttura alla cui realizzazione attesa almeno da una ventina d'anni, Guerrieri è preposto anche in veste di commissario straordinario. Si tratta di un tema sviscerato e prospettato ormai in tutte le salse di cui, però, nei fatti, niente è ancora possibile vedere.

Dopo averlo opportunamente lasciato un paio di mesi in tranquillità per guardarsi bene attorno, abbiamo incontrato il neo presidente per tracciare un quadro aggiornato della situazione generale, a cominciare proprio dalla

grande infrastruttura che, a detta di tutti, rappresenta il futuro del porto, che, poi, non è disgiunto da quello della città.

Ad eccezione di Corsini - sia detto per inciso - chi scrive ha avuto modo di intervistare, anche più di una volta, tutti i presidenti e commissari che dal 1994 ad oggi si sono avvicendati a palazzo Rosciano e merita sottolineare che Guerrieri è stato l'unico a rispondere speditamente ed esaurientemente senza esitare e, sopra tutto, senza chiamare in soccorso questo o quel

collaboratore.

Del resto, come si dice in Toscana – non è mica venuto giù con la piena...

Dunque, presidente, sulla darsena Europa l'informazione è praticamente continua, andiamo perciò sul concreto. A che punto siamo veramente? E' ancora valido il termine del 2024 sostenuto fino all'ultimo dal suo predecessore?

Beh... il termine va ragionevolmente spostato almeno di un paio di anni. Intanto è stato superato una volta per tutte il così detto problema della cozza e, a breve, si terrà la conferenza decisoria al termine della quale (31 Maggio) sono stati consegnati i progetti, poi andremo alla necessaria verifica, affidata a un professionista esterno e, successivamente, sarà stilato uno schema di contratto, infine, entro la prima metà di Luglio (se tutto andrà liscio),

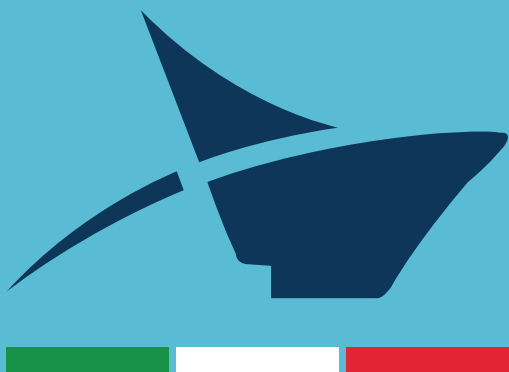
sarà pubblicato il bando per la realizzazione delle opere in mare verso una spesa di oltre 400 milioni.

A quel punto le imprese interessate avranno sessanta giorni per avanzare le loro proposte e, nel frattempo, il progetto sarà sottoposto al vaglio del Consiglio superiore dei Lavori pubblici che esprimerà i dovuti pareri tecnici ed amministrativi e impartirà sicuramente delle prescrizioni, poi il progetto passerà alla commissione Via Vas che, richiederà un po' più di tempo.

Sarà in questa fase particolarmente delicata che, ove possibile e se sarà necessario, cercheremo di spendere i poteri commissariali, come previsto dalle nuove normative in materia. Le prescrizioni del Consiglio superiore LLPP verranno comunicate al vincitore della gara come condizione per la firma del contratto e, finalmente, saranno assegnati i lavori e si potrà finalmente assestare il primo faticoso colpo di piccone.



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

Più o meno quando?

Non prima del Marzo del prossimo anno; da allora avremo di fronte quattro anni per eseguire le opere di parte pubblica, fra cui i dragaggi per un totale di 15 milioni di mc (10 milioni andranno nelle ex vasche di colmata e 5 milioni al ripascimento, dopo accuratissime analisi), parallelamente, dove sarà possibile, cercheremo di anticiparci procedendo anche con diverse opere propedeutiche ed accessorie.

Mentre questa fase farà il proprio corso, non staremo con le mani in mano, saremo impegnati nella stesura dell'altro bando e nella ricerca del project financing che impegnerà i privati per la realizzazione del terminal e delle sovrastrutture di banchina e di piazzale, insomma, anche forti delle esperienze maturate per il porto di Piombino, faremo tutto il possibile per accorciare i tempi riguardo ai consolidamenti e a tutto quanto si potrà fare per giungere il prima possibile al traguardo finale.

E i problemucci, di natura diversa, ma di pari importanza, dallo scavalco al microtunnel, tanto per citare i più conosciuti?

Cade un po' a fagiolo il termine del 2026 indicato per l'ultimazione della darsena poiché Rfi ha pronosticato per lo scavalco un anno e mezzo, in più dovranno essere realizzati il raccordo con l'interporto di Guasticce e con la Collesalveti Vada oltre al tronco per aggirare il nodo di Pisa centrale (variante Pisa) insieme ad altri interventi, il tutto nella prospettiva finale di un completamento del sistema di Alta capacità.

Quanto al microtunnel, niente di nuovo, tutto sta regolarmente procedendo secondo i piani, in Settembre l'Autorità avrà ultimato la parte di propria competenza e poi il completamento spetterà all'Eni che, per il trasferimento delle tubature, ha stanziato circa un anno.



Quando questa pubblicazione uscirà al Tar Toscana si sarà già svolta l'udienza di merito (8 Giugno) per l'assegnazione del comparto dei bacini che oppone l'AdSp e Azimut Benetti al gruppo Jobson. Nel caso (non così improbabile, date le premesse) di un accoglimento del ricorso e visto che la sentenza sarà per legge esecutiva, proporrete appello? Ci sarà un altro bando di gara?

Aspettiamo questa benedetta sentenza, poi vedremo. Personalmente sono sempre per cercare di risolvere con degli accordi anche i contenziosi più aspri, sono per esplorare i più remoti margini di trattativa. Sentiremo le parti e vedremo se esistono spazi, anche minimali, per un compromesso utile per tutti.

Il settore passeggeri, sicuramente uno dei più colpiti in quest'anno e più di emergenza virus. Com'è la situazione?

Effettivamente il traffico dei passeggeri ha risentito della pandemia molto più di quello commerciale, basti pensare al crollo del 97/98% delle crociere, c'è, però, qualche timido segnale di ripresa che lascia bene sperare in un buon recupero. Noi faremo tutto ciò che è in nostro potere per agevolare la ripartenza di questo importantissimo settore dell'economia portuale che, fra l'altro proietta anche in città

i suoi effetti benefici. Realizzeremo le opere in programma facendo attenzione a non interferire con lo svolgimento delle normali operazioni portuali, in accordo con il comune e insieme alla nostra controllata Porto immobiliare, porteremo avanti l'ambizioso progetto di restituire alla fortezza Vecchia la sua antica immagine di sentinella del porto che spunta dal mare e molto presto avvieremo il programma di recupero e riqualificazione

del vecchio silo delle granaie alla calata Sgarallino. Si tratta di una serie di interventi che, se tutto andrà per il verso giusto, contiamo di concludere nel prossimo biennio. Sul piano operativo, naturalmente, stiamo seguendo con la massima attenzione il processo riorganizzativo aziendale della Porto di Livorno 2000, oggi in sofferenza per la crisi sanitaria che dura da oltre un anno.

Quale destinazione verrà attribuita al grande silo granario ?

Iparticolari devono essere ancora ben definiti; si tratta di grandi volumi e ci sarà spazio per molte soluzioni, a partire da quelle di natura socio culturale, a quelle espositive, convegnistiche etc.. Sarà interessante trovare buone forme di utilizzo per la particolare potenzialità culturale, oltre che panoramica dell'edificio, così elevato da dominare l'intero orizzonte.

Presidente, un'ipotesi fra tante, così.... da prendere per quel che è. In molti porti i Piloti si dotano di sedi in posizioni particolarmente elevate. Come vedrebbe Lei l'ultimo piano adibito a nuova sede per la Corporazione dei piloti del porto?

L'idea non è peregrina, bisognerà interpellarli. Non nascondo di averci pensato, l'ubicazione sarebbe ottima, direi ideale; non esiste in porto un punto più panorami-

co, inoltre un'operazione del genere potrebbe rientrare nell'ambito più ampio di un nuovo assetto del porto mediceo in chiave turistico diportistica e di risistemazione del molo del forte della Bocca.

A proposito di porto Mediceo, parliamone un attimo. Ci sono 600/700 imbarcazioni ottimamente sistemate, con strutture e pontili di primo livello i cui proprietari, già invitati a sloggiare, non sembrano disposti a trasferirsi non si sa dove come unica alternativa al rimanere sotto l'ombrello di Azimut Benetti per avere, più o meno, gli stessi servizi pagando molto di più. Che succederà?

Intanto ho ascoltato i rappresentanti dei diportisti e ho assicurato loro una moratoria. Certo, il problema andrà risolto, ma servono intelligenza e buon senso. Come ho appena detto, io preferisco

concludere un accordo e mi spenderò in questa direzione senza lasciare alcunché di intentato. A mio vedere la soluzione che potrebbe davvero significare la pace di tutti sta nel costruire finalmente quel

famoso porto alla Bellana di cui si parla almeno dagli anni settanta, in tal senso ho avviato una strettissima collaborazione con il comune.

Già, ma cosa Le fa pensare che questa per la Bellana sia la volta buona?

Me lo fa pensare il fatto che, a questo punto, è l'unica strada praticabile e prima si passerà dalle parole ai fatti, meglio sarà.

Si, ma ci vorrà comunque del tempo. E intanto?

Intanto discuteremo, ci prenderemo il tempo che serve e troveremo senz'altro – perché dovremo trovarlo per forza – uno spazio di convivenza in cui ciascuno dovrà sacrificare un po' di intransigenza ed accettare qualche piccolo compromesso che conduca pacificamente ad una conclusione soddisfacente per tutti e nell'interesse di tutti.



MASSIMO PROVINCIALI

un triangolo di infrastrutture



MASSIMO PROVINCIALI

Segretario generale AdSp
mar Tirreno settentrionale

Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, sottolinea l'importanza che il porto di Livorno e Piombino ricoprono per l'occupazione nel territorio. "Per una città di 160 mila abitanti il porto è una fonte di lavoro straordinaria. Considerato che lo scalo movimentava 36 milioni di tonnellate l'anno, secondo i dati statistici al netto del Covid, è uno scalo di gran-

de rilevanza, costituisce un asset di grande importanza che coinvolge molti operatori, molti imprenditori e anche molti servizi dell'indotto perchè ovviamente non ci sono solo i lavoratori impegnati nelle operazioni sotto bordo alle navi, ma c'è dietro tutto un mondo che si espande.

Come AdSp, nella nostra idea di sviluppo infrastrutturale, abbiamo, verrebbe da dire un sogno, ma in realtà si tratta di un progetto: avere un triangolo di infrastrutture per la logistica

ed il trasporto, costituito dal porto di Livorno, l'aeroporto di Pisa e l'interporto di Guasticce che grazie agli sforzi comuni degli Enti locali e dell'Autorità di Sistema portuale, riveste oggi un ruolo abbastanza importante come infrastruttura logistica. Avere un triangolo di questo tipo può essere un ottimo incentivo anche per favorire insediamenti industriali. Penso che nel medio termine ci saranno

imprese che sceglieranno questo territorio perchè potranno contare su servizi di logistica e di trasporto, praticamente sotto casa grazie a ferrovia, porto, aeroporto e spazi per la gestione delle merci come quelli forniti dall'interporto Amerigo Vespucci. Credo che questo rappresenti un forte elemento di attrazione per insediamenti industriali o manifatturieri”.



Relativamente alle opere infrastrutturali in corso di realizzazione, quali il microtunnel, lo scavalco ferroviario, i bacini di carenaggio, la viabilità interna allo scalo, fino alla darsena Europa, cosa è cambiato negli ultimi mesi, oltre al nuovo presidente dell'AdSp?

Il nuovo presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri, ha pubblicamente dichiarato di voler procedere in continuità con quanto è stato fatto fino ad oggi, valorizzando, migliorando e portando a compimento le opere che sono state già avviate. Il percorso infrastrutturale va sicuramente avanti. C'è stata la nomina del nuovo presidente addirittura a commissario straordinario per la realizzazione della darsena Europa, quindi con la possibilità di velocizzare alcune procedure per questa, come per altre opere portuali. Ricordo che darsena Europa è solo una delle tre opere portuali che sono inserite nel decreto dei commissariamenti, e mi permetto di dire che delle tre è quella che ha uno stato di maturazione più avanzato perché, anche se ci si lamenta sempre di supposti ritardi nella realizzazione di darsena Europa, ma in realtà siamo già abbastanza avanti con la

progettazione e con gli studi. C'è il tema della deperimetrazione del Sin che ha fatto anche tanto sorridere per la vicenda sintetizzata 'nell'affare cozze' che andavano bene o andavano male. Ma ora anche questa cosa è superata e speriamo che prima dell'estate il ministero della Transizione ecologica possa convocare la Conferenza dei servizi per arrivare alla deperimetrazione. Nel frattempo, sono stati aggiudicati provvisoriamente i sondaggi a mare per la caratterizzazione dei dragaggi di darsena Europa, quindi ci portiamo avanti con il lavoro dei dragaggi, in attesa della deperimetrazione del Sin.

Altri lavori sono in corso di esecuzione. Uno importante che viene spesso citato è quello del micro tunnel che come sapete ha avuto i suoi problemi, ma siamo pronti per iniziare lo scavo del pozzo di recupero. Dopo aver fatto tutta l'opera di consolidamento,

quindi aver eliminato le cause che generavano il problema di allagamento del pozzo, ora scaviamo e il 15 Agosto dovrebbe cominciare il tunnel orizzontale di attraversamento che dovrebbe essere terminato per la fine di Settembre. Stiamo facendo altre cose per facilitare la fruibilità del porto e credo abbiano dato buoni risultati. Nei giorni scorsi c'è stata l'inaugurazione del servizio per gli Stati Uniti, anche se in realtà, non si tratta di una nuova linea, ma il recupero di una che era stata trasferita, quindi abbiamo riconquistato la fiducia di chi l'aveva persa e nello stesso giorno, c'erano su due banchine fronteggianti: sponda est e sponda ovest della darsena Toscana, due navi che fino a qualche anno fa non sarebbero mai entrate nel porto di Livorno per motivi fisici e invece ne avevamo addirittura due. Quindi le cose vanno avanti.



**WITH AGENTS ALL OVER THE WORLD,
FORTUNE GRANTS DOOR TO DOOR TO SERVICE**

Established since almost 30 years, Fortune International Transport has developed the N.V.O.C.C. activity becoming one of the leading Italian companies active in the Ocean Consolidated Container service (maritime transport!). Since a few years has been developing the Project Cargo handlers activity, after joining a global network specialized in this sector. Fortune International offer clients the personal local service and flexibility that only a privately owned forwarder can, providing comprehensive logistics solutions through local people who have an in-depth understanding of their market.

FORTUNE
International Transport

www.fortuneitaly.it

Livorno è stato ai vertici del traffico crocieristico che sta pian piano ripartendo da porti come Savona, Genova, Trieste e perfino da Taranto. Qual è la situazione dello scalo labronico?

Vedo una ripresa molto lenta, soprattutto in scali che fanno da home port o che hanno insediamenti di alcune compagnie di navigazione. Ricordo che Savona è la casa madre di Costa Crociere, quindi le navi partono da casa loro. Noi siamo un porto di transito e quindi dobbiamo essere inseriti negli itinerari. Sono sicuro che per l'attrattività che ha il porto di Livorno e il territorio circostante, il prossimo step vedrà il reinserimento di Livorno in questi circuiti. Credo che le compagnie stiano osservando come risponde il mercato, perché oggi le condizioni per ripartire ci sono, ma verosimilmente c'è anche una

clientela un po' titubante, un po' preoccupata di condividere spazi vincolati. Anche se le compagnie stanno prendendo mille precauzioni per cui tutte le persone che salgono a bordo di una nave, sia equipaggio che crocieristi, vengono isolati, creando una bolla che evita contatti che potrebbero favorire i contagi. Se mi passate la similitudine, è un po' come quando per fare il bagno al mare, si mette prima il piede per sentire se l'acqua è fredda. E' un test per vedere come risponde il mercato e se ciò accadrà, sicuramente quello di Livorno è un porto che non può essere saltato per tutte le destinazioni interne che si possono raggiungere da qui.

Per concludere, parliamo di Piombino. Una città da sempre legata al destino dell'acciaieria, anche se l'attuale situazione presenta molte incognite. Per quanto riguarda il porto, invece, c'è da superare l'ostacolo della viabilità di accesso. A che punto siamo?

Anche l'AdSp è intervenuta sulla viabilità. C'è un ultimo tratto della strada 398 che è di competenza dell'Autorità di Sistema portuale, ed è il pezzo di strada che sta andando avanti. Noi la nostra porzione la stiamo facendo. Stiamo

eseguendo i lavori dell'ultimo tratto fra lo svincolo e l'ingresso in porto. Le opere portuali sono praticamente quasi terminate, sono andate avanti molto bene. Cominciamo a vedere un po' di interesse. C'è stata la manifestazione di interesse per le aree che abbia-

mo messo a bando, c'è stato l'insediamento di Pim che si occuperà di cantieristica e sta acquisendo delle commesse. Finalmente dopo anni c'è un soggetto che ha una concessione per 25 anni per svolgere attività industriali nel porto di Piombino. Credo che lo scalo

piombinese debba veramente ragionare al di là della siderurgia, perchè questi ultimi 10/15 anni hanno dimostrato che non ci si può appoggiare su un asset che è stato storico per tanti anni, ma che oggi non è garanzia di stabilità. Sono venuti due operatori che non sono riusciti, per una lunga serie di motivi, a far partire quello che avevano detto avrebbero fatto partire e quindi credo che il porto e gli operatori di Piombino debbano cominciare a pensare a prescindere dalla siderurgia. Se ripartirà ne saremo tutti contenti



e sarà occasione di lavoro, ma noi abbiamo lavorato e abbiamo immaginato il porto di Piombino come una struttura destinata alla logistica e al trasporto marittimo. La siderurgia cominciamo a considerarla una eventualità e non una necessità, perché altrimenti ci 'ammanettiamo' ad un fenomeno che prima di tutto non governiamo perchè non siamo noi come Autorità di Sistema portuale in grado di governare, scegliere l'operatore, mettere condizioni, perchè l'impianto è fuori dall'area del porto e non è attività portuale. C'è poi questa volatilità e difficoltà di far ripartire il settore e noi non possiamo aspettare né l'accordo di programma, né tutti i tavoli. Siamo disponibili ma se viene qualcuno e ci propone delle alternative abbiamo il dovere di seguirle e di prenderle in considerazione.

INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI

**FULCRO DELLA PIATTAFORMA
LOGISTICA TOSCANO**

Quando, più di venticinque anni fa Claudio Bertini, florentinus natione, come avrebbe detto Dante, approdò all'interporto Vespucci di Livorno (allora chiamato ancora centro intermodale) non era certo alle prime armi.

Ingegnere, specialista in costruzioni marittime, già ufficiale del genio navale MM, nella cui veste si occupò, fra l'altro, di apprestare a La Spezia l'approdo per la portaerei a decollo verticale Garibaldi, Bertini, che è anche uno dei padri del sistema di distribuzione idrica dell'isola d'Elba e di diverse altre interessanti realizzazioni, è senz'altro la persona più adatta con cui parlare del presente e del futuro dell'interporto toscano Amerigo Vespucci, che oggi costituisce una realtà pienamente operativa e con potenziali di sviluppo assai interessanti, vero fulcro di quella che viene – a buon diritto – denominata la piattaforma logistica toscana.



CLAUDIO BERTINI

Responsabile tecnico
Interporto
Toscano vespucci

Ingegnere, vogliamo cominciare dal così detto Cold village?

E' un impianto che sta prendendo sempre più corpo e forma, la parte impiantistica è ormai quasi del tutto realizzata e ne prevediamo l'apertura entro l'anno in corso. Si tratta di una struttura complessa che prevede, al suo interno, ambienti refrigerati

fino a meno 30°, ma è molto interessanti anche per le soluzioni innovative che presenta, soprattutto dal punto di vista impiantistico.

Il Cold village è predisposto per uno stoccaggio fino a 3000-3200 pallets, si tratta, quindi, di un impianto di tutto rispetto per questo tipo



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



INTERPORTO TOSCANO

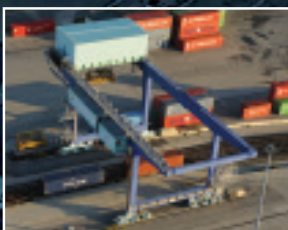
OPPORTUNITA' PER IL TERRITORIO
E PER IL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE



LOGISTICA



SERVIZI



INTERMODALITA'



REAL ESTATE

di attività, che ricopre una certa importanza sulla piazza perché da diversi anni si avvertiva l'esigenza di un insediamento del genere che andrà, non solo a completare, ma a rendere di primissimo ordine l'offerta dell'interporto sul fresco.

I prodotti alimentari stoccati arriveranno tutti dal porto?

Sì, le merci, provenienti da un'area extra Schengen, arriveranno attraverso i due terminal principali con dei containers che poi saranno trasportati qui in interporto dove saranno assoggettati alle procedure della catena del fresco-freddo alimentare, consistenti in controlli doganali e sanitari, controlli ai container e alle colonnine reefer.

Si tratta di un procedimento complesso ed articolato, fatto di controlli sulla merce e sui container stessi che, qui in interporto, vengono presi in carico e gestiti da aziende che si occupano del servizio di mantenimento e messa in condizionamento dei contenitori refrigerati, che hanno bisogno di essere sottoposti a una cura e una manutenzione del tutto particolare.

Con la nuova struttura si chiude il cerchio di tutto il trasporto lungo del prodotto che all'interno



del container parte, magari dal Sud America o dal Sud Africa, arriva in banchina a Livorno, passa all'interporto e qui viene sdoganato, controllato, svuotato e poi portato alle due aziende

principali, Inter repairs e Sogese che curano la gestione finale del container, per farlo poi rientrare nella catena logistica.

Avete tenuto conto dell'aspetto ambientale per la struttura e per l'interporto in generale?

Dal punto di vista ambientale stiamo realizzando interventi massicci, siamo in fase di espansione del fotovoltaico, che verrà collocato anche sulla copertura di questo edificio; su un'area vicina a noi



c'è un impianto di trigenerazione che produrrà - come indica la parola - energia, acqua calda e fredda: quella fredda servirà ad abbattere i primi gradi di temperatura nelle celle frigorifere, la calda verrà utilizzata per il condizionamento della palazzina direzionale, mentre l'energia sarà immessa nella rete dell'interporto. Anche per questo impianto l'ultimazione è prevista entro il 2021.

Prima del lockdown avevate partecipato a Fruit Logistic a Berlino, ci sarete anche alla prossima edizione?

Partecipammo a quella manifestazione sotto il logo Livorno Cold Chain che raggruppava l'Interporto, l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale con un ruolo di coordinamento, il Tdt e Livorno Reefer Terminal. Dopo il "buco" di quest'anno siamo impegnati nel cercare di estendere a tutti gli operatori e ai terminalisti che appartengono a questa linea la possibilità di rafforzare la catena del freddo, elemento importante per l'intero sistema portuale e per quello ad essa strettamente legato, come le aree retroportuali.

Parlando in termini più generali, anche l'interporto Vespucci ha beneficiato dei finanziamenti del Mims destinati a questo tipo di strutture, in che misura e con quali scopi?

L'interporto Vespucci ha presentato progetti per circa 6 milioni e, di questi, ne sono stati finanziati circa il 50%. Uno dei progetti finanziati consiste nella realizzazione di un Truck village ossia un'area logistica di 40 mila mq in prossimità dello svincolo con la Fi-Pi-Li che comprenderà più di 250 spazi di sosta per camion con servizi per gli autisti, sia diurni che notturni, con foresteria



di una quindicina di camere, bar, ristorante e controllo degli accessi. Con ciò intendiamo rispondere alla domanda di aree attrezzate sicure, le così dette Sstpa (safe and secure parking places for trucks) di cui, ad oggi, in Italia esiste soltanto un esempio certificato. A Livorno, hub primario per il traffico dei ro-ro e le autostrade del mare, la carenza di punti di sosta sicuri per camion significa spesso confusione e disordine, non soltanto all'interno delle aree portuali, ma spesso anche nella cintura urbana. Questo impianto servirà ad in-

crementare sensibilmente il novero delle prestazioni e delle offerte in un'area di circa 60 mila metri quadrati per servizi di logistica legati alle navi ro-ro e a tutto ciò che si lega al movimento dei semirimorchi.

I lavori sono stati assegnati ed inizieranno prima di entrare pienamente nell'Estate per poi, concludersi, secondo le previsioni, in circa 300 giorni lavorativi.

Ingegnere un ultimo flash sull'avanzamento del progetto scavalco

Sì, siamo in linea con quanto programmato, il progetto esecutivo si trova in fase di esecuzione e Rfi ci ha assicurato che entro l'anno sarà dato corso ai lavori.



Cargo Compass



www.cargocompassworld.com



LIVORNO
VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111
Fax +39 0586 400366
finservice@mclink.it



SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 400366
seatransport@mclink.it

LIVORNO:

porto e città capofila dei Comuni costieri

Umberto Paoletti, direttore generale di Confindustria Livorno-Massa Carrara, ha nel Dna il settore marittimo-logistico-portuale come parte preponderante della sua formazione e della sua lunga esperienza professionale. Da noi interpellato, conferma che Livorno ha tutte le carte in regola per poter essere la porta marittima di accesso alla Toscana e per potersi fare capofila dei comuni costieri della stessa regione.

“Lo sblocco della darsena Europa, dopo la conferma dell’analisi positiva sulle cozze, è una buona notizia che si affianca ad altre due che, in questi giorni, vedono protagonista il porto: il ritorno di un servizio containers di Hapag-Lloyd, che collegherà ancora Livorno con la East Coast Usa, ed il battesimo di ben tre rimorchiatori della società Neri.

Sul primo punto, la pro-

cedura ambientale ha dimostrato che non esisteva alcuna tipologia di inquinamento e, quindi, possiamo sperare che a breve le attività per la realizzazione dei progetti della darsena Europa potranno riprendere.

C’è, poi, da osservare che l’inaugurazione dei tre nuovi mezzi della flotta Neri dimostra che Livorno è all’avanguardia anche nel settore dei servizi tecnico nautici. Ciò sia detto, non per spirito di dozzinale campanilismo, ma perché i dati parlano chiaro. La flotta Neri è presente, non solo nella nostra penisola, ma anche all’estero, come dimostrano le nuove tecnologie di cui dispongono le unità e l’esperienza consolidata in una infinita serie di recuperi molto importanti ed impegnativi. Merita sottolineare le movimentazioni su unità che operano con traffici diversi e che rappresentano un’eccellenza, a partire dai ro-ro, alla cellulosa, fino ai contenitori.



UMBERTO PAOLETTI

Direttore generale
Confindustria Livorno-Massa-Carrara

Per il futuro dello scalo livornese manca però il tassello della Tirrenica, a causa di una miopia che ha fatto scorrere decenni senza che fosse realizzata una infrastruttura così importante. Per la Tirrenica è stata trovata una soluzione di rimedio, per usare un eufemismo.

La competizione però si sposta su tutta la rete dell’intermodalità, quindi, per lo sviluppo del porto, dobbiamo puntare al consolidamento dei traffici



**DEDICATED PEOPLE
FLEXIBLE SOLUTIONS
RELIABLE CARRIER**



www.sagawelco.com

Saga Welco Italia S.r.l.u.
Via Marradi 4, Palazzo S. Elisabetta-Int.1 - 57126 Livorno, Italy
T: +39 0586 807 534 - F: +39 0586 808 236
E-mail address: livops@sagawelco.com

attuali e ad attrarne anche di nuovi, poiché, in attesa che sia operativa la darsena Europa, l'obiettivo prioritario deve essere quello di garantire nell'attuale porto, pescaggi, ormeggi adeguati e buona agilità di manovra. Così com'è strutturato oggi lo scalo marittimo, è importantissimo concludere i lavori, a cominciare dal completamento del microtunnel per il canale di accesso in modo da consentire alle unità porta contenitori di dimensioni più grandi di poter entrare con maggiore facilità.

L'obiettivo, insieme al potenziamento dei collegamenti ferroviari, deve essere quello di far fruttare al meglio, consolidare e sviluppare tutto ciò che abbiamo, per conservare tutta la nostra operatività fin quando non sarà ultimata la darsena Europa.

Come Confindustria Livorno-Massa Carrara abbiamo avanzato una proposta, scaturita dall'incontro dei quattro sindaci di Livorno, Pisa, Lucca

e Firenze, sul potenziamento delle infrastrutture. Abbiamo condiviso questa iniziativa perché riteniamo che la possibilità di realizzare le installazioni necessarie passa attraverso un'unica proposta. Finora ciascun territorio ha rappresentato le proprie esigenze, ma, se riusciremo ad operare una sintesi e, come Comuni della costa, puntare tutti insieme verso l'area metropolitana, il potenziamento delle infrastrutture, primo fra tutti il collegamento ferroviario, sarà un obiettivo che porterà ad una accelerazione dello sviluppo di tutti i traffici con conseguenti ricadute anche sull'economia dell'intera regione.

Livorno, senza alcun dubbio, non è soltanto la porta marittima della Toscana, ma ha tutte le carte in regola per essere il porto e la città capo fila dei Comuni costieri che possono competere appropriatamente al recupero di traffici importanti.

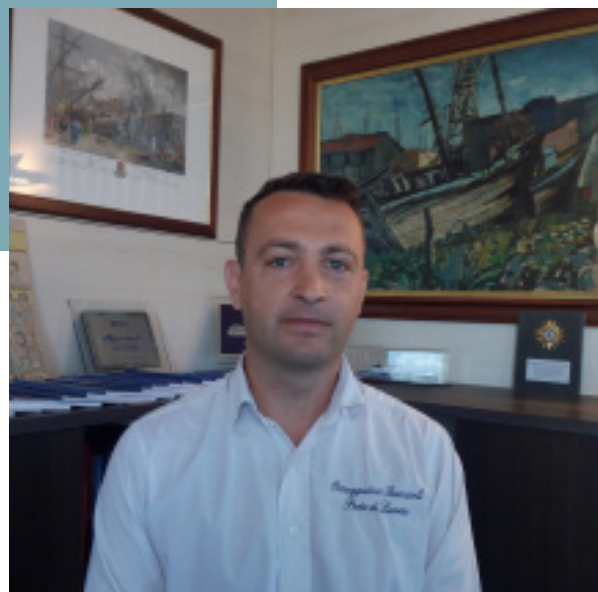


ORMEGGIATORI

INDISPENSABILI IN PORTO

Il Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Livorno (come anche gli altri), nelle grandi linee, risale al 1931. Uscito distrutto dal secondo conflitto mondiale, si ricostituì nel 1946 e, nel 1994, si trasformò in cooperativa con un organico che, dai 19 operatori di allora, è andato crescendo fino ai 40 e più di oggi. Di questo interessante e fondamentale servizio tecnico nautico, abbiamo parlato con il Presidente Paolo Potestà.

Anzitutto - spiega Potestà - gli ormeggiatori non possono mancare quando arriva una nave in porto, siamo chiamati ad intervenire sulle navi con una stazza lorda superiore alle 500 tonnellate per eseguire il servizio di ormeggio e disormeggio.



PAOLO POTESÀ

Presidente Gruppo ormeggiatori e barcaioli Livorno

Sia per le navi da crociera che mercantili?

Sì, ci occupiamo sia del traffico commerciale che di quello passeggeri, dei traghetti ed anche dei grandi yacht al di sopra delle 500 tonnellate di stazza lorda.

Durante il Covid non vi siete mai fermati, ma vi siete dovuti riorganizzare?

Certo, anche se non è stato semplice perché è avvenuto tutto molto velocemente, come anche per altre attività. Abbiamo dovuto organizzarci, poiché non possiamo smettere di lavorare fin quando le navi continueranno ad arrivare nel porto, nonostante il numero

sia un po' ridotto, abbiamo assicurato il servizio prendendo tutte le precauzioni del caso per evitare contagi o, addirittura, un focolaio interno. Come avviene per gli altri servizi tecnico-nautici (rimorchiatori e piloti) non possiamo mai fermarci. Per questo abbiamo predisposto in pochissimi giorni un nuovo Dvr (documento di valutazione dei rischi, ndr) e abbiamo diviso tutto il personale che opera in squadre composte da due persone. Abbiamo acquistato anche nuove autovetture che hanno consentito di arrivare individualmente nelle varie zone del porto. Abbiamo disposto misure di distanziamento an-

che nella sala operativa, abbiamo ridotto la possibilità di fare le docce negli spogliatoi. Insomma, ormai da oltre un anno, abbiamo apportato grandi cambiamenti al nostro metodo di lavoro che - dobbiamo dire - funziona al meglio e, anche se si è avuto qualche piccolo caso, portato dall'esterno, siamo riusciti ad evitare che si diffondesse al nostro interno. In sostanza non abbiamo dovuto registrare alcun focolaio. I servizi tecnico-nautici, nel loro insieme hanno garantito, come sempre, la continuità del lavoro senza interruzioni.

Per voi quindi c'è stato anche un impegno economico?

Sì, c'è stato un impegno economico per adeguarci, inoltre, il traffico navale è diminuito sensibilmente, soprattutto nel 2020. Le crociere si sono azzerate, i traghetti si sono fermati per un periodo, la parte commerciale ha registrato una flessione, questo ha generato un bel calo del fatturato che siamo riuscita a contenere sia abbassandoci la retribuzione, sia ponendo maggiore attenzione alle spese.





**GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI
DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa**

SERVIZI TECNICO NAUTICI

**h.24 su 365 gg
Canale 10 VHF**



**LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it**

Siete anche riusciti a non ricorrere alla cassa integrazione per alcun lavoratore?

Esatto, non abbiamo fatto ricorso alla cassa integrazione. Siamo riusciti ad organizzarci con alcune modifiche sul piano economico che ci hanno consentito di uscire da questa situazione abbastanza bene.

Quanto dipende il vostro lavoro dalla tecnologia e quanto dalla componente umana?

Diciamo che nella nostra attività la parte preponderante è costituita dal lavoro umano. Sia che si tratti di prendere una cima e portarla in banchina oppure che si tratti di svolgere il servizio di battellaggio per portare le persone sulle navi in rada; si tratta sempre di lavoro umano. Naturalmente in tutto questo siamo aiutati dalla tecnologia, come avviene ormai per tutte le attività. Anche in questo periodo di pandemia

abbiamo operato nuovi investimenti, sia in nuove tecnologie, sia per l'acquisto di tre furgoni dotati di verricello motorizzato che consente di avvolgere il cavo in maniera più veloce e sicura e non manualmente, offrendo così un servizio più rapido e migliore. Abbiamo comprato anche un forklift destinato al nostro piazzale per la movimentazione delle provviste da caricare a bordo delle navi, infine, per il servizio di battellaggio, abbiamo acquistato anche una

nuova pilotina destinata a tale scopo. Negli uffici siamo ben dotati di computer che, in collaborazione con l'Avvisatore marittimo, consentono di seguire in tempo reale sugli schermi la situazione delle navi in porto. L'Autorità di Sistema portuale ci ha fornito di un sistema di video sorveglianza dislocato in tutte le zone del porto che ci permette di monitorare le condizioni di sicurezza in cui si trovano le navi.

In questi tipi di lavoro stanno pian piano emergendo anche ruoli femminili. Nel vostro gruppo c'è qualche donna?

No, purtroppo no. Principalmente perché si tratta di un lavoro molto fisico. Le assunzioni avvengono per concorso pubblico, che non è precluso alle donne, ma non se ne presentano frequentemente. C'è da dire che, come requisito per accedere al concorso, sono richiesti almeno due anni di navigazione e non essendo molte le donne imbarcate, ciò può essere un motivo per il quale finora non se ne sono presentate, ma chissà che in futuro non possano farlo. Attualmente, la piccola quota rosa della nostra struttura è composta da tre donne, impiegate nel reparto amministrativo, magari più avanti ci sarà anche la prima ormeggiatrice donna.

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000

Come Gruppo Ormeggiatori fate parte dell'associazione nazionale Angopi, quali sono, se ce ne sono, le richieste che state portando avanti come organizzazione?

Angopi lavora ogni giorno per difendere la categoria degli Ormeggiatori e Barcaiolì. E' un lavoro svolto a livello politico per cercare di risolvere le problematiche che si manifestano, sia in ambito nazionale che locale, anche con l'ausilio dell'Autorità marittima. L'Angopi è un'associazione all'interno della quale siamo molto uniti e che funziona assai bene.

A proposito di sicurezza sul lavoro, i dati già dall'inizio dell'anno sono molto negativi. Il vostro è un lavoro pericoloso?

Sì, direi abbastanza. Molto semplicemente, noi lavoriamo con i cavi delle navi e quando questi vengono tirati, magari in condizioni meteo avverse, c'è la possibilità che si spezzino. Siamo ben addestrati ed abbiamo una buona esperienza che ci consente di comprendere quando ci troviamo in presenza di una condizione di pericolo, ma nonostante questo capita che a volte qualcuno si faccia male. Con le dimensioni delle navi che scalano Livorno, diciamo che c'è una grossa possibilità di farsi male.





Un servizio cucito sulle necessità...

Manteniamo la parola !



CDC ITALIA a Livorno su un area di 13.000 mq



CDC S.p.A. Head Office

Via Paleocapa, 1/5 - 57125 Livorno (Italy)

P. +39 0586 241111

F. +39 0586 241200

E: cdc.livorno@cdcitalia.it www.cdcitalia.it

CDC Milano - CDC Roma - CDC Genova - CDC Canada Inc - CDC Caribe Inc



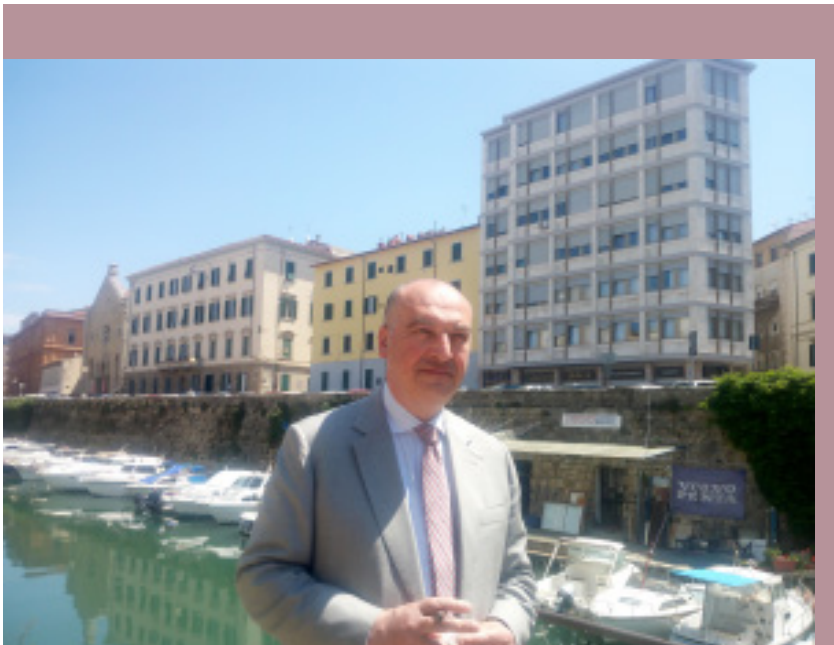
Quale rapporto hanno gli Ormeggiatori con l'Autorità di Sistema portuale e con la Capitaneria?

Con l'Autorità di Sistema collaboriamo per vicende che riguardano la nostra sfera di competenza. Recentemente, per esempio, vista la nostra esperienza sul campo, in occasione dei lavori in esecuzione sulle banchine, ci è stata richiesta una valutazione in merito alla collocazione dei parabordo, delle bitte, oltre alla nostra opinione riguardo ad opere future che saranno realizzate in porto. Manteniamo, da sempre, anche un forte legame con l'Autorità Marittima. La nostra attività, infatti, ci pone in stretto contatto giornaliero con il Corpo delle Capitanerie di porto che coordina il lavoro di tutti i servizi tecnico nautici. Pare

opportuno ricordare che sugli ormeggiatori incombe la responsabilità della sicurezza tecnica delle navi e delle persone, non solo in fase di accosto e di disormeggio, ma anche durante l'intera permanenza in banchina. Noi dobbiamo essere sempre pronti ad intervenire con efficacia per soddisfare qualunque necessità, per prevenire qualsiasi rischio e per fronteggiare eventuali situazioni di malaugurata emergenza, senza escludere qualche soccorso, situazioni che – come si sa – comportano quasi sempre dei rischi. C'è capitato, per esempio, di trovarci di fronte a principi di incendio o a dover praticare interventi di primo soccorso...

Per ovvii motivi di sicurezza operiamo sempre in coppia e, dato che il gigantismo navale ha reso i cavi sempre più grossi e pesanti, siamo spesso costretti a praticare i nostri interventi con squadre adeguatamente rinforzate.

LIVORNO

**GIANNI ANSELM**

consigliere della
Regione Toscana

Gianni Anselmi, attualmente consigliere della Regione Toscana, ma per due mandati sindaco di Piombino. Come è cambiato il porto e oggi qual è la situazione?

Nei dieci anni in cui sono stato sindaco, e anche dopo il 2014, il porto si è sviluppato parecchio dal punto di vista infrastrutturale, proprio perché nel 2013 fu sottoscritto dal Comune un accordo di programma molto importante con il Governo, nel quale la regione Toscana ha impegnato circa 130 milioni per sviluppare le banchine e scavare i fondali fino a 20 metri, che è la profondità di cui oggi disponiamo. Il porto, quindi, è cresciuto molto sotto l'aspetto infrastrutturale, ma le infrastrutture, da sole, non sono sufficienti. At-

tualmente l'Autorità di Sistema portuale sta lavorando sui contenuti, occorrono più servizi, occorre energia elettrica, digitalizzazione, occorre attenzione per l'aspetto ambientale delle infrastrutture portuali e, perciò, servono imprese che sappiano svolgere al meglio la propria funzione. Il porto è cresciuto e confidiamo che presto, con questa nuova gestione dell'AdSp impersonata dal presidente Luciano Guerrieri, possiamo vedere un ulteriore slancio in modo da confermare la validità di quegli investimenti.

PIOMBINO

DA CONCORRENTI
A COMPLEMENTARI

Possiamo affermare che oggi il porto di Livorno e quello di Piombino da "concorrenti" siano diventati complementari?

Stiamo vivendo una fase ancora in itinere, è necessario agire in una visione complessiva. Abbiamo visto i dati che mostrano una crescita di Livorno nel comparto delle rinfuse mentre i contenitori sono leggermente in flessione, ma ci auguriamo che ciò sia dovuto a una situazione del tutto transitoria. Livorno è il nostro scalo contenitori di riferimento mentre Piombino svolge una funzione importante, sia per le rinfuse, sia, eventualmente ed in modo complementare, anche per i containers, ma ciascuno dei due porti deve svilupparsi nella propria identità. E' compito di chi governa il sistema portuale, comprensivo anche di Portoferraio e Rio Marina, l'avere una visione complessiva. Noi abbiamo il compito di risolvere il problema di alcuni colli di bottiglia presenti nel così detto ultimo miglio. Per Livorno penso allo scavalco ferroviario, ormai in appalto, che dovrà collegare

le banchine portuali con l'interporto di Guasticce, per l'area piombinese mi riferisco al secondo tratto della strada 398, c'è poi il tema dell'accessibilità ferroviaria che riguarda anche il raccordo della linea Vada - Collesalveti, sul quale dobbiamo ancora lavorare perché attualmente non è finanziata. L'Interporto toscano Amerigo Vespucci si trova in piena crescita, come evidenziano i numeri che sono stati presentati di recente, ma avendo lavorato per la Regione sul Recovery plan e consegnato nei giorni scorsi il mio lavoro al presidente Giani, so che per Guasticce esiste un'importante progettualità sulla digitalizzazione e sull'organizzazione del fresco, inoltre abbiamo i progetti di Pharma Valley e Cold Village. Siamo impegnati affinché tutto questo materiale possa pervenire rapidamente ad una sua compiutezza, per la quale serve, appunto, una visione assolutamente complessiva.



CARLO LAVIOSA

since 1922

**FREIGHT FORWARDING
PORT AGENCY
DRY BULK TERMINAL
CUSTOMS SERVICES
COASTAL CHEMICAL DEPOT
PROJECT LOGISTICS**

LIVORNO

Carlo Laviosa Srl

Via Leonardo da Vinci 21/B

57123 Livorno (LI)

Phone +39 0586 434115

Fax +39 0586 405276

laviosa.ops@laviosa.com

www.laviosamarittima.it

LA SPEZIA Branch Office

Carlo Laviosa Srl

Viale S. Bartolomeo 109

19126 La Spezia (SP)

Phone +39 0187 518236

GENOVA Branch Office

Carlo Laviosa Srl

Corso Mentana, 45/1

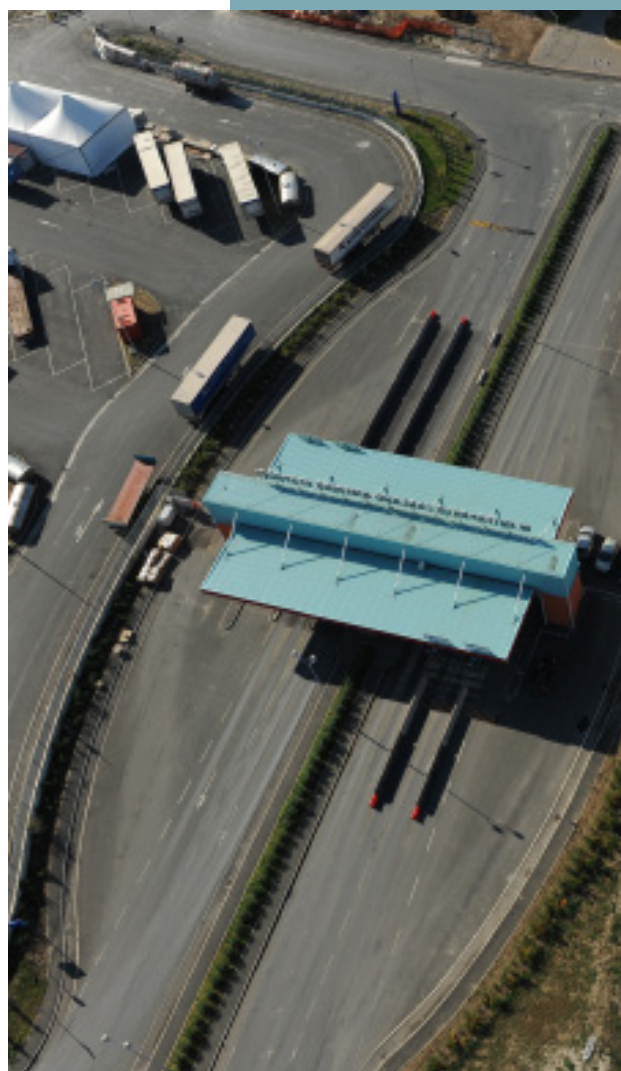
16128 Genova (GE)

Phone +39 010 5466011



Quanto pesa sul porto di Piombino la mancanza della Tirrenica?

Pesa per tutti. A Piombino c'è in più il combinato disposto dell'assenza di una strada di penetrazione in porto. Proprio nelle scorse settimane è stato affidato l'appalto del primo lotto della tratta per Montegemoli che si fermerà a Gagno, è un tronco assai importante per consentire l'accesso alla zona Nord del porto, inoltre bisognerà lavorare per finanziare e progettare il secondo lotto, quello che da Gagno arriverà alla Stazione marittima. E' evidente quanto sia indispensabile una messa in sicurezza del corridoio tirrenico, al quale voglio aggiungere il corridoio plurimodale tirrenico, perché ai porti bisogna pensare come a siti di accesso anche ferroviario e non solo stradale. La Tirrenica manca molto, manca a tutti, perché soprattutto nell'ultima versione che è stata condivisa, quella senza pedaggio, potrebbe sicuramente risolvere i problemi della sicurezza, ma anche significare una maggiore quantità e qualità di traffici. Ci troviamo di fronte alle solite pastoie che continuano a frenare il nostro Paese e per cui la nostra costa sta pagando ingiustamente un prezzo molto elevato. Questo è un territorio all'interno del quale si discute troppo e per troppo tempo di cose già condivise, ma si arriva con difficoltà a vederne la soluzione. E' di questo che dobbiamo occuparci, come stiamo già facendo, ma con maggiore intensità perché a Roma, in modo particolare, arrivino a condividere l'ansia e l'urgenza di certi interventi.





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

Immaginiamo che domani non ci siano più le acciaierie, su cosa dovrebbe puntare?

Noi lavoriamo, non per far scomparire la produzione dell'acciaio, ma per ammodernarla. Ci troviamo nella fase acuta di una crisi che vede aggiungersi ai problemi delle acciaierie vere e proprie, anche quelli di Jindal, e della Magona, che nelle ultime settimane ha avuto grosse difficoltà. Noi abbiamo formulato al Governo una proposta e attendiamo di essere ricevuti dal ministro Giorgetti perché la Toscana ha una propria posizione sull'acciaio e sulla mo-

dernizzazione della siderurgia in senso ecologico e in senso di efficienza dal punto di vista produttivo. Tutto questo include anche una visione del porto che non sia monotematica e a servizio esclusivo delle rinfuse e dei prodotti per l'industria, è una visione che richiede un governo degli spazi, delle banchine e delle aree retrostanti, un sistema integrato ed aperto anche alla diversificazione dei traffici. Il tentativo da porre in campo è quello di risolvere il tema dell'industria, ma serve anche ridisegnare e raziona-

lizzare gli spazi portuali. L'area Sin occupa una superficie di ben mille ettari, per cui, discutere di strategie portuali per i porti di Piombino e Livorno significa anche e prima di tutto affrontare la questione delle bonifiche. Non è in ballo soltanto la pianificazione portuale, ma occorre anche favorire i reinsediamenti e l'attrattività per gli investimenti in un'ottica complessiva di rivisitazione del contesto territoriale nel quale le imprese portuali e non portuali si trovano ad operare o potranno operare.

Quale consiglio darebbe al presidente dell'AdSp, Guerrieri, sul porto di Piombino?

Guerrieri non ha certo bisogno di consigli perché, prima della nascita dell'AdSp alto Tirreno, come presidente, poi come commissario della vecchia Autorità portuale, è stato una decina d'anni alla testa del porto di Piombino dopo essere stato anche il sindaco di quella città. Non ha bisogno nemmeno di sentirsi rinnovare la mia fiducia, che penso ritenga scontata, si tratta, semmai, di lavorare insieme con i Comuni. A Livorno mi incontro spesso con l'assessora Bonciani e con il sindaco. E' stato sottoscritto un patto che riguarda anche il lavoro nei porti. C'è un assoluto bisogno di coinvolgere al massimo possibile la comunità portuale, le professionalità, le organizzazioni sociali ed imprenditoriali; è necessario

condividere un battente, una visione forte e non porre tempo in mezzo per fare ciò che deve essere fatto. Chiaramente, poi, quanto più efficacemente tali componenti sapranno agire con coesione ed unità di intenti, tanto maggiore sarà la forza che potranno esprimere, sia verso le istituzioni regionali e locali sia verso l'Autorità di Sistema portuale e i ministeri più fortemente coinvolti, come quelli delle Infrastrutture, dell'Ambiente e dello Sviluppo economico. Soltanto così avremo la possibilità concreta di vedere ascoltate le nostre istanze come quelle provenienti da un territorio di un territorio che sulla portualità fa a buon diritto la voce grossa e deve continuare a farla.

PORTUALITA'

LA REGIONE SI STA MUOVENDO

Francesco Gazzetti, consigliere regionale, componente della IV Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità e Infrastrutture, illustra come la Regione si sta muovendo sul tema della portualità.

“La Regione Toscana, sia per competenze dirette, sia anche per un’attenzione generalizzata e molto mirata al sistema portuale, ovviamente segue da vicino tutte le partite che riguardano il nostro territorio che comprende i porti di Livorno, di Piombino e anche gli altri scali che rientrano sotto la giurisdizione dell’Autorità portuale regionale. Come si può ben comprendere, molte sono le tematiche che si intrecciano, ci sono i temi dello sviluppo economico, i temi ambientali, ci sono i grossi investimenti che la Regione ha stanziato e continuerà a stanziare guardando a Piombino mentre, riguardo a Livorno, c’è l’impegno finanziario per la Darsena Europa che, come ben sappiamo, vede uno straordinario sforzo economico da parte della Regione Toscana che ha creduto sin dall’inizio in questa opportunità irripetibile e noi speriamo che questa legislatura sia quella dell’apertura dei cantieri e dell’avvio della realizzazione di quest’opera che - tengo molto a ricordarlo - non deve essere vista vista soltanto come una priorità per Livorno, ma come un’ope-



FRANCESCO GAZZETTI

consigliere regionale, componente della IV Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità e Infrastrutture

ra strategica per l’intera regione. E’, fra l’altro, oltremodo significativo il fatto che l’opera sia stata inserita nel novero di quelle sottoposte a commissariamento il che ne fa di per sé una priorità a livello nazionale. Noi, ovviamente, come regione Tosca-

na, nell'operare all'interno della commissione in concerto con la Giunta guidata dal presidente Giani, monitoreremo tutte le varie situazioni che sono legate allo sviluppo e soprattutto alla crescita del settore portuale, che resta un tema assoluta-

mente fondamentale, come ho cercato di dire, non soltanto per la Regione Toscana, non soltanto per le città che ospitano questi porti così importanti, ma per il contributo che la Toscana può recare all'economia nazionale".

Si può ripartire dai porti nel momento della post pandemia?

Dobbiamo dire che i porti si sono già mostrati di importanza fondamentale nel momento dell'emergenza, in piena pandemia, e lo saranno sicuramente guardando non solo al movimento merci, ma anche e soprattutto alla ripresa degli spostamenti turistici, perché sappiamo bene, par-

lando di Livorno e Piombino, quanto per il traffico crocieristico e per quello dei traghetti siano importanti e significativi a livello nazionale e internazionale questi due scali. Quindi alla domanda non si può che rispondere affermativamente. Sicuramente è particolare l'attenzione, che manteniamo, in un rapporto molto stretto e in-

tenso con le amministrazioni del territorio e anche con tutte le autorità che per funzione e per responsabilità sono sovraordinate a tutti i diversi settori che compongono l'economia portuale, insieme alla grande attenzione di cui sono oggetto il sistema economico produttivo e le varie branche imprenditoriali.

Sul Piano nazionale di ripresa e resilienza il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, ha espresso una sorta di rammarico perché nessuna infrastruttura e nessuna opera è rientrata nel piano a proposito delle città in cui ricadono i porti dell'Autorità di Sistema portuale. Il presidente Giani ha assicurato che si sta già muovendo in altre direzioni per cercare nuovi finanziamenti.

Quando si affronta questo tema è giusto e importante evidenziare come l'intera regione Toscana abbia

bisogno di ricevere i necessari indirizzi da parte del governo centrale, dato che ormai appare del tutto chiaro come il Pnrr configuri una partita molto

centralizzata.

Come Regioni noi chiediamo da tempo un coinvolgimento maggiore e ci sono elementi che ci confortano e, soprattutto,

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



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.

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.



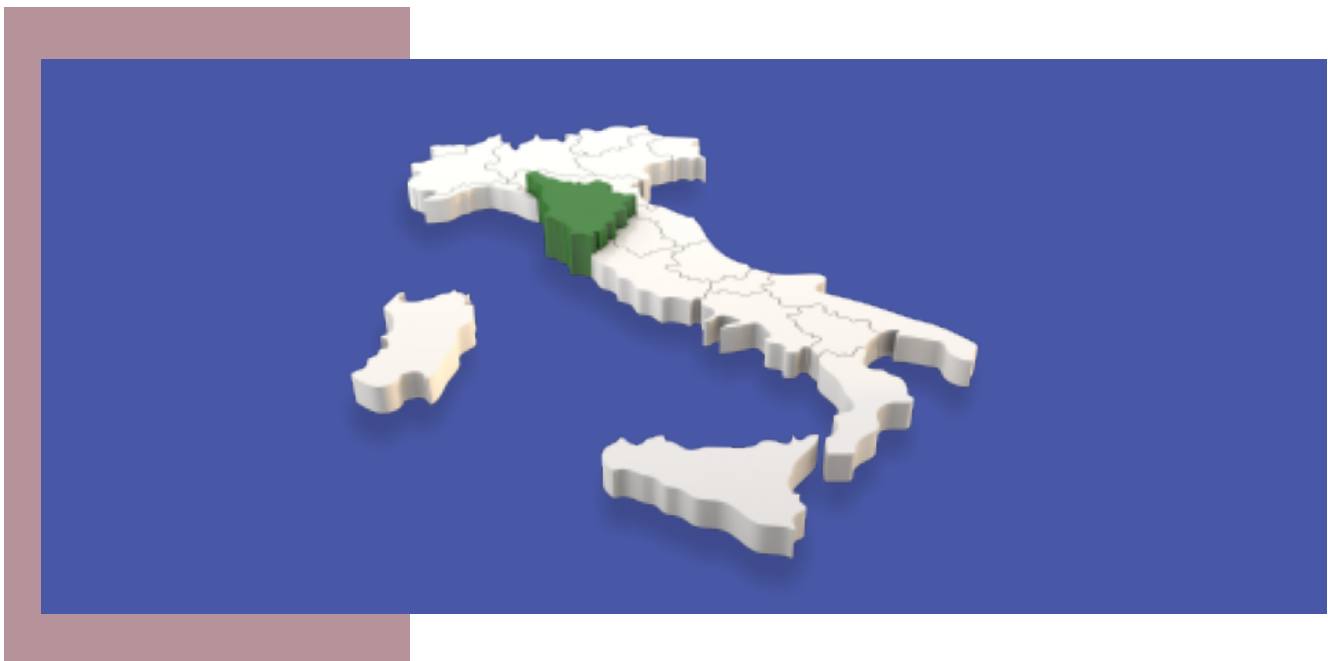
TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



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

to, esiste la possibilità di far sentire al Governo centrale non soltanto le richieste ma anche la voce e le proposte da parte delle Regioni. Detto questo, per quanto riguarda anche il sistema portuale, ricordo ciò che ho detto prima: sicuramente c'è bisogno di un interesse che non si fermi alle opere che possiamo definire attinenti ai porti in maniera stretta. Ci sono poi le questioni delle infrastrutture e dei collegamenti viari e ferroviari che necessitano di una maggiore attenzione, tenendo di conto, però, che dentro il Pnrr e soprattutto all'insegna delle indicazioni che ci giungono dall'Europa, alcune strade sono percorribili mentre altre lo sono di meno. Si è parlato molto, ad esempio, del corridoio tirrenico, sappiamo che le strade non possono rientrare nel Pnrr. Alcuni progetti, inoltre, necessitano di particolari requisiti, ve ne sono altri di facile e veloce cantierabilità, anche perché tutte le opere di cui sentiremo parlare all'interno del Pnrr devono essere concluse e oggetto di rendiconto, entro il 2026. Quindi questa doppia situazione: progetti immediatamente cantierabili o dei quali la progettazione si è conclusa e soprattutto la necessità di concludere entro il 2026, sono elementi che ci forniscono indicatori per capire cosa ci può stare e cosa non ci può stare. Ci vogliamo fermare a questo elemento? No sicuramente. Perché ci sono al-

cune questioni, come il completamento ed il rafforzamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie che sono assolutamente fondamentali. E' bene che sia la regione che il Governo centrale abbiano ribadito la centralità, ad esempio, della darsena Europa, però c'è bisogno di costruire a corollario anche tutta una serie di opere che rendano ancora più forti le possibilità di sviluppo e di rilancio legate alla realizzazione di queste grandi infrastrutture. Insieme alle altre Regioni, su alcune partite la Toscana dovrà far sentire ancora più forte la propria voce e in questo confido che il presidente Giani saprà far valere le ragioni della Toscana a tutti i tavoli.





MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGIO 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

GIGANTISMO NAVALE:

Houston,
abbiamo un
problema...

di Francesco Ghio

Narrano le cronache (documentate) che in quel fatidico 26 Aprile del 1956 quando la "Ideal X", la prima nave su cui vennero caricati dei contenitori, stava per lasciare il porto di Newark (NJ) alla volta di Houston (TX), un uomo di nome Freddy Fields -alto funzionario della International Longshoremen's Association- alla domanda "Che ne pensa di questo nuovo tipo di nave?" abbia risposto "I'd like to sink that son of a...".

Il riferimento era non tanto alla nave in sé quanto a Malcom Mc Lean, l'inventore del contenitore che con il nuovo e rivoluzionario metodo di trasporto, di fatto diminuiva drasticamente i costi ma anche la manodopera necessaria, innescando la reazione delle Associazioni dei lavoratori portuali che organizzarono vari scioperi.

Viene da chiedersi che cosa penserebbe oggi Mr. Fields trovandosi di fronte una portacontainer da 24.000 teu: probabilmente non crederebbe ai suoi occhi o, magari, sorrirebbe vedendo parzialmente realizzato il suo desiderio di 65 anni prima constatando il caos provocato

dalla Ever Given nel canale di Suez.

Ma la crescita della containerizzazione è aumentata sempre più, con buona pace di Fields, e non mostra particolari segnali di rallentamento: piuttosto riesce a adattarsi a tutte quelle situazioni, anche negative, che le si parano innanzi.

Secondo il rapporto Unctad (United Nations Conference on Trade and Development), nel primo semestre del 2020 erano 939 i porti mondiali con servizi di linea containerizzati, registrando un incremento del 12,6% rispetto agli 834 porti del primo trimestre del 2006: in questi quindici anni si è inoltre assistito all'aumento delle dimensioni delle navi ed alla diminuzione del numero delle compagnie marittime, fattori che riflettono la tendenza di questa industria a consolidarsi attraverso raggruppamenti o fusioni.

Le più grandi navi portacontaineri (23.964 teu) sono impiegate nei servizi Asia-Europa ed in questo ambito gli scali in Egitto e Marocco sono in grado di accogliere unità da 23.000 teu ed oltre; in Nordamerica unità fino a 23.656 teu scalano il porto di Los Angeles, mentre in America Latina sono i porti della costa del Pacifico ad accogliere navi di grandi dimensioni (14.300 teu), nel quadro dei servizi che collegano l'Asia con Cile, Colombia, Messico, Panama e Perù.

Ma a fronte dell'aumento delle dimensioni delle portacontaineri, più rapido rispetto ai volumi di traffico, si assiste necessariamente alla diminuzione del numero dei servizi se si vuole far viaggiare le navi a pieno carico; dal 2006 al 2020 la media della capacità (e quindi delle

dimensioni) delle navi per porto è aumentata del 124,5%, passando da 1.996 a 4.482 teu, mentre la media del numero delle compagnie è diminuita del 22%.

Nel primo trimestre del 2006 la nave più grande poteva trasportare 9.380 teu, giunti a 23.963 alla fine del 2020, registrando così un aumento del 155%; nello stesso periodo del 2006 il porto che poteva vantare il maggior numero di compagnie era Singapore, 97, mentre alla fine del 2020 il primato spettava a Shanghai con 63 compagnie a fronte delle 54 di Singapore.

Sui porti convergono gli interessi dei loro maggiori clienti cioè compagnie di navigazione e caricatori: essere in grado di poter accogliere navi sempre più grandi è sicuramente un indicatore positivo dell'efficienza infrastrutturale di un porto a vantaggio di ambedue i citati clienti.

Ma l'aumento delle dimensioni delle navi deve andare di pari passo con un adeguato aumento del carico, altrimenti i porti stessi potrebbero trovarsi nella difficile situazione di dover investire cospicuamente in dragaggi, equipaggiamenti di banchina e piazzali, connessioni intermodali per fare fronte a picchi di traffico ma solo per un limitato numero di compagnie e servizi. Potrebbe dunque venirsi a creare una situazione squilibrata dove gli investimenti dei porti per accogliere le grandi navi - quindi a vantaggio degli armamenti - potrebbero rivelarsi meno vantaggiosi per i caricatori che vedrebbero ridursi le loro possibilità di scelta.



Infatti, se da un lato le grandi navi (e, di riflesso, i porti che possono accoglierle) consentono economie di scala e riduzioni di costi nel tratto marittimo, dall'altro una minore concorrenza può creare problemi ai caricatori considerato che i risparmi ottenuti dagli armamenti potrebbero non essere condivisi con i caricatori stessi.

In questa ottica assume importanza anche la posizione dei porti stessi nella rete globale dello shipping.

Recenti studi hanno indagato questo aspetto descrivendo tale posizione e individuando due indicatori: il numero di altri scali con cui un porto ha connessioni dirette e l'importanza di un porto nell'ambito di traffici tra altri porti via transhipment (un elemento che viene definito "betweenness" inteso come "stare tra", riconducibile ad un ruolo di intermediarietà svolto da questi porti); in definitiva, si tratta di quelli che consentono di minimizzare il numero di trasbordi offrendo così le migliori opportunità nei servizi non diretti.

Nella prima categoria Shanghai risulta il primo porto nel 2020, con 288 connessioni dirette, seguito da Busan (274), Anversa (268) e Rotterdam (264); per l'Italia ci sono Genova con 156 connessioni dirette e Gioia Tauro con 117.

Nella seconda tipologia di porti la parte riconducibile al suo ruolo di "intermediario" rende Rotterdam lo scalo con la migliore performance: in pratica,

ci sono 42.656 connessioni porto-porto (su un totale globale di 440.391) che includono Rotterdam nelle loro rotte come porto di transhipment.

Seguono Anversa ed Amburgo e, più staccato, Gioia Tauro con circa 13.000 connessioni.

Dunque, se tutti gli scali avessero servizi diretti tra di loro ci sarebbero -come indicato- 440.391 connessioni di linea dirette; in realtà, tuttavia, soltanto 12.748 coppie di porti hanno tali connessioni dirette, pari al 2,9% del totale teorico. Ciò significa che per il restante 97,1% di coppie di porti i contenitori devono essere trasbordati in altri scali.

Oltre alla scelta di servizi diretti o meno, i caricatori possono anche scegliere tra vari vettori: nel 2020 dei 12.748 servizi diretti, 6.017 (47,2%) erano offerti da una singola compagnia, 2.751 (21,6%) presentavano una competitività tra due compagnie e in 3.980 (31,2%) tre o più compagnie offrivano servizi.

Ma riavvolgiamo il nastro del tempo e torniamo a Fields che, oggi, vedrebbe realizzarsi una sorta di nemesi che, curiosamente, riguarda proprio Houston, lo stesso porto di destinazione della prima nave portacontainer.

Le autorità di quello scalo, infatti, hanno applicato una legge dello stato del Texas firmata dal governatore Abbott nel 2019 con cui il transito attraverso lo Houston Ship Channel (HSC), il canale di 80 km costruito nel 1919 che unisce

la città alla baia di Galveston (Golfo del Messico) e sul quale si affacciano numerosi terminal tra cui quelli per contenitori, alle navi di oltre 335 metri circa (1.100 piedi) viene limitato ad uno scalo per settimana.

La questione, in definitiva, rinnova il mai sopito dibattito su come far fronte adeguatamente alle sempre maggiori dimensioni delle unità, specialmente delle portacontainer, in servizio sulle rotte marittime mondiali.

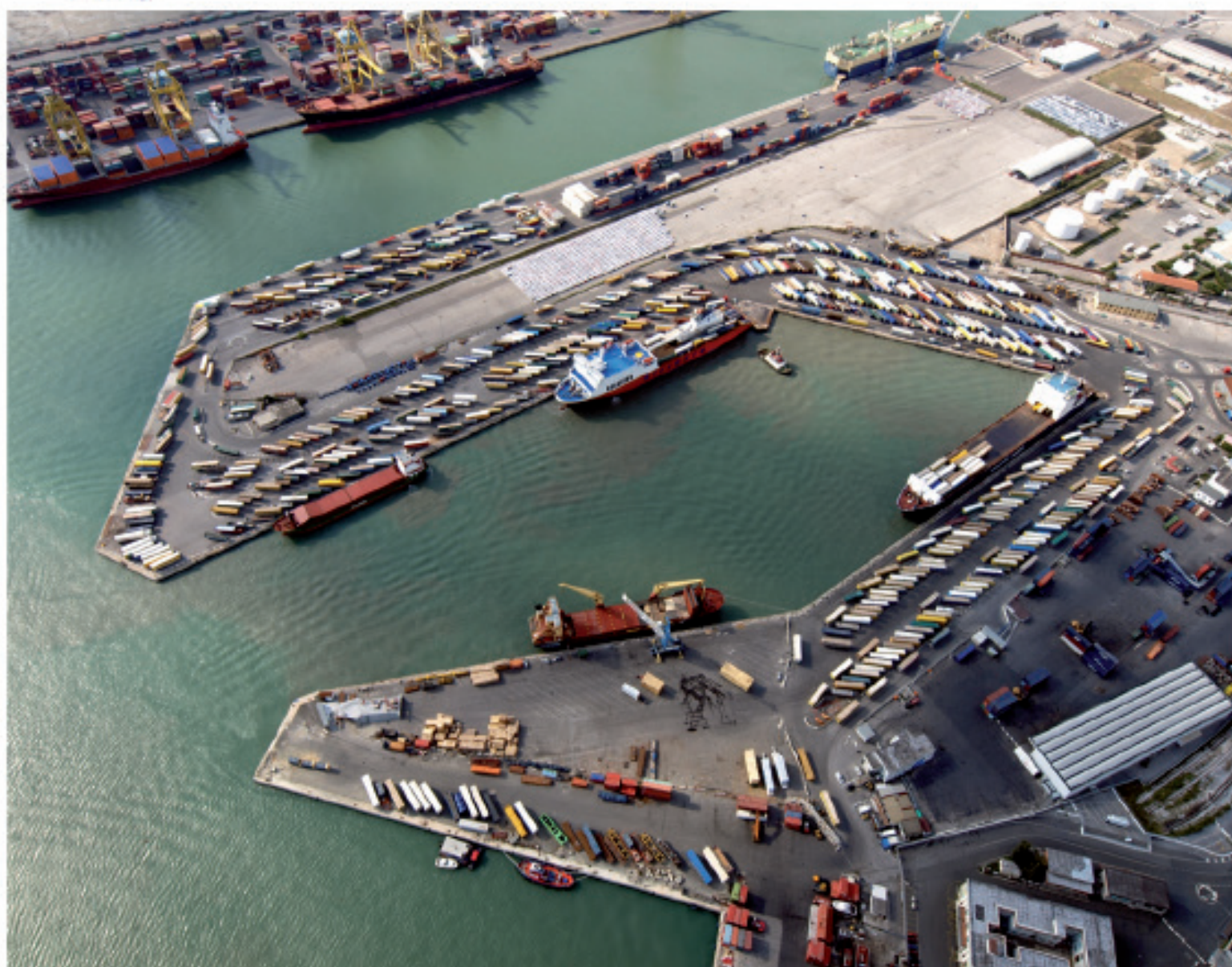
Il caso di Houston non è passato inosservato e, anzi, ha attirato l'attenzione della Federal Maritime Commission (FMC) secondo la quale la decisione del porto texano non solo discrimina l'industria della containerizzazione, ma porterebbe anche ad un ingiustificato aumento dei costi in quello che è il principale porto Usa del Golfo.

Dal canto suo la Fmc, guardiana delle regole che governano lo shipping statunitense, contesta che le restrizioni siano state adottate senza il preventivo parere della US Coast Guard e dei Piloti della Houston Pilots Association i quali, a loro volta, sottolineano come il loro interesse primario sia la sicurezza della navigazione sullo HSC, pur rendendosi disponibili a valutare qualsiasi opzione con gli altri soggetti coinvolti.

Inoltre, viene sottolineato come il porto di Houston abbia investito 200 milioni di dollari per dotarsi di altre gru ed equipaggiamenti proprio per gestire le portacontainer più



Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno

Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno

Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818

grandi, senza contare che il 75% del traffico containerizzato nell'area del Golfo è diretto proprio ad Houston per cui se la decisione venisse mantenuta si avrebbero ricadute negative su tutta l'area, mettendo a rischio le quote di mercato del porto texano anche a favore di nuovi porti "neo Panamax" nei Caraibi e in Centro America.

Ma alla base della legge varata dal governatore texano ci sono anche le preoccupazioni degli utenti del porto attivi in altre tipologie di traffico, in primis quella relativa ai prodotti energetici, molto radicata in quell'area degli Stati Uniti.

Gli operatori di traffici non containerizzati, raggruppati nella Coalition for a Fair and Open Port (CFOP) temono infatti che le crescenti dimensioni delle navi portacontainer che scalano il porto siano tali da impedire il passaggio in contemporanea delle altre navi in senso opposto: il traffico di petroliere e gasiere (la maggior parte delle quali rientrano nei limiti fissati dalla legge) che transitano attraverso lo HSC è aumentato considerevolmente nell'ambito dell'export Usa di prodotti energetici e proprio gli operatori di questo settore hanno sollecitato le restrizioni.

Nel gioco delle parti non potevano ovviamente mancare le rimozioni dei rappresentanti dello shipping containerizzato e degli autotrasportatori che vedono nelle restrizioni un duro colpo all'intera catena logistica; oltretutto questo avviene in un periodo particolarmente favorevole per il porto di Houston che, grazie all'allargamento del canale di Panama, è (o sarebbe...) in grado di accogliere le più grandi navi provenienti dall'Asia diventando così un punto di riferimento per i rivenditori che si sono affrettati ad aprire centri di distribuzione.

Inoltre, si evidenzia come le navi oltre i 340 metri rappresentino oggi circa il 30% della

flotta delle maggiori compagnie marittime e quindi porre limiti al loro ingresso nel porto comprometterebbe irreversibilmente il suo sviluppo in un mercato dove, appunto, le navi continuano ad avere dimensioni sempre maggiori; a tal proposito, come ha avuto modo di sottolineare Janiece Longoria -ex presidentessa della Port of Houston Authority Commission, le entrate generate dal traffico containerizzato rappresentano un'enorme risorsa per il porto di Houston, tanto che per oltre 12 anni non ha avuto bisogno di ricorrere al finanziamento pubblico e non sembra opportuno chiedere soldi ai contribuenti proprio adesso.

Peraltro l'industria dello shipping viene vista come un "unicum" indistinto per cui non si ritiene possibile limitare un settore a vantaggio di un altro, oltretutto se si considera che lo HSC viene gestito a livello federale.

Dall'altro lato, come già sottolineato, il principale timore della CFOP è che il sempre più "ingombrante" traffico containerizzato sia come numero di scali che come dimensioni delle navi, possa limitare a sua volta l'export di petrolio e gas, un traffico sicuramente strategico non solo per il porto di Houston ma per gli interi Stati Uniti.

Ma c'è dell'altro: il porto di Houston ha varato un piano da un miliardo di dollari che inizierà quest'anno e che prevede il miglioramento delle infrastrutture terminalistiche in modo da poter accogliere le navi da 10.000 a 18.000 teu; ma questo progetto non sarà completato prima del 2023 per cui la FMC ritiene che esso non sia sincronizzato né con l'attuale, rapida crescita dei traffici containerizzati né con la domanda proveniente dall'area del Golfo.

Spesso si tende a considerare il problema del gigantismo navale -specialmente riguardo al traffico containerizzato- quasi esclusivamente in relazione alle caratteristiche fisiche o tecnologiche di un porto, fondali, banchine, gru, disponibilità di aree e di infrastrutture; nel caso di Houston, seppur

generato dai limiti dello HSC, il problema mostra un'evoluzione abbastanza insolita, come lo scontro tra due anime dello stesso corpo, lo shipping.

Da un lato la necessità di stare al passo con l'imponente crescita del traffico contenitori per non perdere quote di mercato, dall'altro le esigenze

(di sicurezza, anzitutto) del trasporto marittimo di prodotti energetici altrettanto importanti per l'intero Paese e per quell'area in particolare.

Un'equilibrata e non facile soluzione del problema è nelle mani della FMC.



Un contributo alla sicurezza energetica del Paese

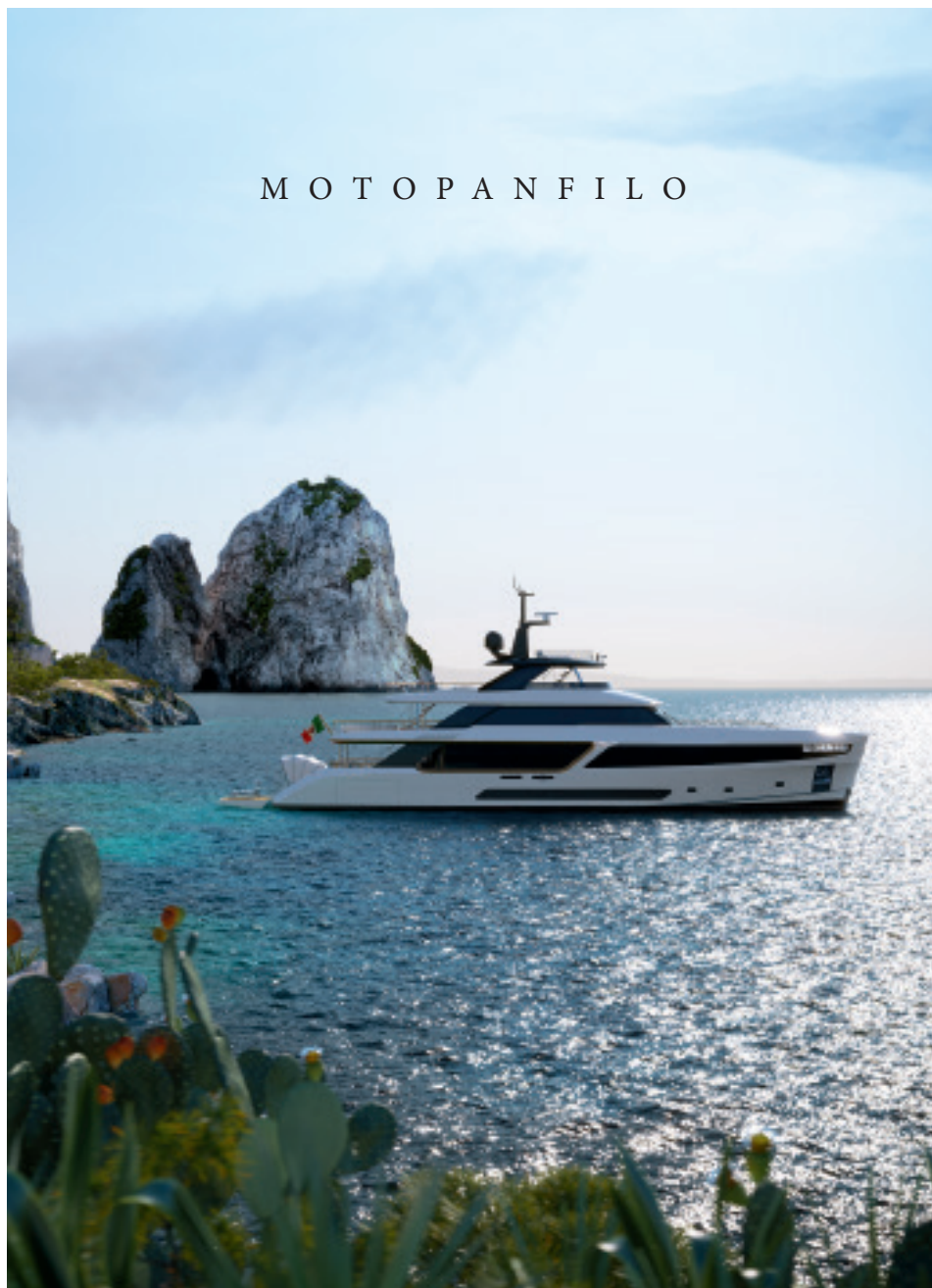
5%

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



M O T O P A N F I L O



A boat suspended in time

The Motopanfilo Benetti is reborn to meet the needs of the contemporary yacht owner. A 37 meter boat with an elegant design that evokes memories of the best nautical traditions. This is a one-of-a-kind masterpiece. This is the Motopanfilo of the 21st century.