

www.messaggeromarittimo.it



MAGAZINE

EDIZIONE N. 8
DICEMBRE 2022

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



**READY
TO
START**

DIRETTORE RESPONSABILE

VEZIO BENETTI

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



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895

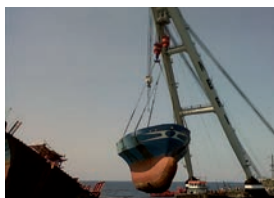


WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

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

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



PREMESSA



**READY
TO
START**

di Renato Roffi

Cosa ricorderemo di questo 2022 che abbiamo visto consumare con la rapidità di un cerino?

Beh, a parte che molti, forse, preferirebbero dimenticarlo in toto, non possiamo fare ameno di conservare in mente diversi tormentoni tormentoni che qualche raffinato chiamerebbe “τόποι (topoi)”¹, alcuni buoni e condivisibili, come quello della “transizione ecologica”, altri alquanto controversi, come gli atteggiamenti assunti dal nostro e da altri governi nei confronti della guerra scatenata dalla Russia verso l’Ucraina, che ciascuno giudica a modo proprio, ma di cui tutti siamo costretti a pagare conseguenze che sembrano aggravarsi.

L’anno che se ne va non ha mancato di regalarci il quasi consueto mutar di governo, però questa volta abbiamo finalmente un esecutivo, non dedotto da discutibili alchimie parlamentari, ma da elezioni libere e indiscutibilmente regolari. Come quelli che lo hanno preceduto, anche il governo presieduto da Giorgia Meloni avrà il suo bel da fare, anzitutto dovrà confrontarsi con il crescere incontrollato dell’inflazione e con il rincorrersi del rincaro dei costi dell’energia, fattori che incidono praticamente su ogni comparto dell’economia e del nostro vivere comune traducendosi, molto spesso, nell’obiettivo difficoltà di far quadrare anche i conti più elementari.

Su tutto sembra incombere la guerra fratricida fra Russi e Ucraini e tutti assistiamo impotenti ai tira e molla delle varie diplomazie, che poi, in un modo o nell’altro, finiscono per fare, almeno in buona parte, capo alla Casa bianca. Dall’altra parte c’è l’orso russo che, ferito e un po’ malridotto, sembra cercare una via d’uscita accettabile dal suo punto di vista, ma il punto è che, stretto all’angolo, potrebbe paradossalmente rivelarsi più pericoloso di quando sonnecchiava (per modo di dire) gagliardo e in buona salute.

Con la scomparsa di Elisabetta II d’Inghilterra, abbiamo richiamato alla mente, forse anche con qualche infantile rimpianto, il celeberrimo incipit di moltissime fiabe: c’era una volta un re, e poco importa se, invece, si trattava di una regina. La longeva Elisabetta, a cui era toccato di liquidare l’impero e rimettere insieme i cocci dopo il disastro bellico, che sapeva stupire e far sognare con le sue carrozze dorate, con i suoi soldatini di piombo (che, in guerra, avevano dimostrato essere di ferro) e con le sue cerimonie tanto fastose da superare quelle delle favole, se n’è andata in regale silenzio, dopo aver compiuto, soltanto il giorno avanti, il suo ultimo dovere di sovrana conferendo l’incarico di primo ministro alla terza donna della serie.

1- Il termine *topos* deriva dal greco τόπος, *topos*, ‘luogo’ (plurale τόποι, *tópoi*) e significa luogo comune



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

Detrattori ed estimatori sono rimasti incollati davanti ai teleschermi, incantati (o disgustati) dalla sontuosa e complicatissima cerimonia funebre. Checché se ne dica, anche i più refrattari non hanno comunque potuto fare a meno di sognare di fronte ai rutilanti cerimoniali di quel mondo fantastico e, qualche volta, anche sognare può essere un sollievo, seppur di brevissima durata. Una pausa offertaci da una realtà che ci sbatte in faccia con ruvida violenza i problemi grandi e piccoli di tutti i giorni.

La pandemia, che sembra aver finalmente imboccato la strada dell'endemia, sta facendo meno paura ed ecco che si ha più tempo di lasciar briglia libera al pensiero. Così, complice anche il gran calderone della transizione ecologica, affiorano temi e problemi a cui non si era pensato, come la considerazione (tutt'altro che scientifica, ma, forse, non peregrina) che serpeggia in certi ambienti livornesi a proposito del sogno della darsena Europa, che sembra, una buona volta, manifestare qualche segno di una sua trasformazione in realtà. Qualcuno, infatti, magari colpito dai recenti disastri geometeorologici, ha cominciato a chiedersi se non sarebbe opportuno, proprio in conseguenza delle sempre più frequenti, violente, imprevedute e incontrollabili calamità naturali, riconsiderare in quella chiave la progettazione delle banchine e delle opere accessorie alla grande infrastruttura.

Il 2022 è stato anche l'anno in cui il XX congresso del Partito comunista cinese ha incoronato il suo ultimo Tian Zi, simile i suoi antichi predecessori, non certo per lo splendore, ma, certamente, per il potere assoluto di cui dispone. L'anno che ci saluta ha segnato l'avvio quasi ufficiale del turismo nello spazio, pur riservato a un numero di persone che si contano sulle dita di una mano, ma ha anche messo ancora una volta la civilissima e cristiana Europa di fronte alla vergogna dei crimini di guerra, tornati in scena dopo quelli orripilanti della seconda guerra mondiale e dopo quelli perpetrati nei Balcani solo qualche decennio fa. Infine, non possiamo concludere senza tributare un pensiero alle vittime della brutale violenza con cui lo stato teocratico iraniano assassina in piazza dei ragazzi colpevoli niente meno che di avere manifestato in piazza il loro dissenso nei confronti del regime.

A ben vedere, dunque, *nihil sub sole novum*.² Come del resto accade quasi da sempre, anche il 2022, nell'accomiatarsi, non lascia "quest'atomo opaco del male"³ in condizioni tranquille, ma, come altrettanto quasi da sempre avviene, la taumaturgica fiducia nel "panta rei"⁴ farà comunque in modo che ciascuno di noi conservi in cuor suo quel tanto di speranza da poter regalare un sorriso al prossimo augurandogli, proprio come sempre: Buon Natale, buona fine e buon principio. Poi..... si vedrà.



www.marfret.com



www.aemitalia.com

augurano un felice

2023

2- locuzione latina che dalla Bibbia (Qohelet, 1,9-10), è entrata nell'uso comune della lingua italiana.

Significa letteralmente «nulla di nuovo sotto il sole».

3-parafraresi tratta da X Agosto di Giovanni Pascoli. indica il pianeta Terra

4-celebre aforisma attribuito a Eraclito (in greco πάντα ῥεῖ). Significa "tutto scorre"

SOMMARIO

Matteo Salvini

08

PONTE SULLO
STRETTO

11

Nello Musumeci

IL SISTEMA MARE

13

Adolfo Urso

AUTOMOTIVE

15

Guido Grimaldi

I GIOVANI

18

Federico Barbera

INTERVISTA

UNIPORT

22

Federagenti

CAMBIAMENTO CLIMATICO

24

accelerare i cantieri

GRONDA DI GENOVA

27

NYC

MSC SEASCAPE



BUON ANNO

31

Snam e Baker Hughes

IDROGENO

33

Costa Toscana

DEBUTTO A DUBAI

35

Venezia e Chioggia

IN CRESCITA

37

Mario Mattioli

IL MARE

40

Gioia Tauro

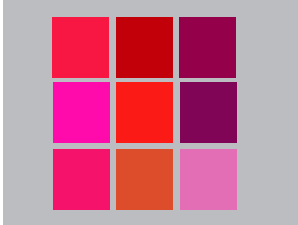
PROSSIME SFIDE

REDAZIONE

Vezio Benetti
Andrea Puccini
Renato Roffi
Giulia Sarti

GRAFICA

Barbara Bargagna



MATTEO SALVINI

8

Il Ponte sullo Stretto non è più rinviabile



“

L'attenzione del nostro ministero sui porti è massima.

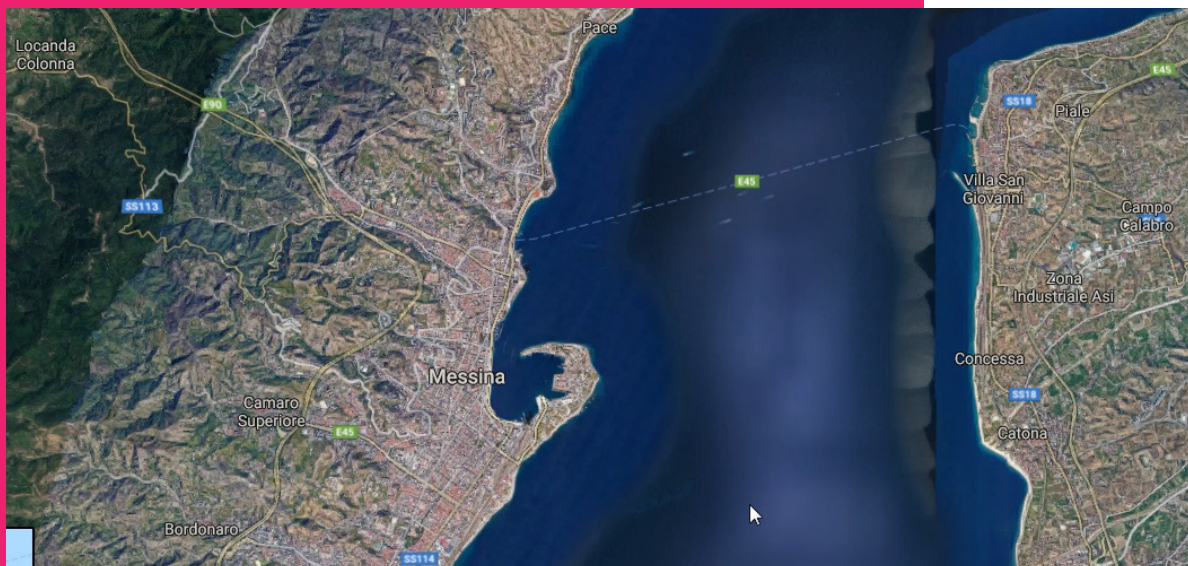
Lavoreremo a una riforma della governance, fermo restando che i porti devono rimanere pubblici. Vigileremo su tutte le operazioni finanziarie e societarie che riguardano i terminal portuali, anzitutto per salvaguardare la sicurezza nazionale e per l'ordinato sviluppo dei traffici e delle attività negli scali marittimi.

Una dichiarazione di intenti chiara, che non lascia spazio a troppe interpretazioni, quella formulata dal neo titolare del dicastero delle Infrastrutture e dei trasporti, **Matteo Salvini**, nel corso del suo intervento alla commissione ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica del Senato, in cui ha esposto le linee programmatiche del suo Ministero.

A Palazzo Madama, Salvini, com'era ovvio, ha poi esteso il suo dire anche verso altri ambiti di propria competenza, illustrando le attuali criticità e i piani per risolverle con riguardo, in primis, allo sblocco e all'utilizzo dei fondi già previsti dal Pnrr per la realizzazione di opere strategiche e fondamentali.

“

Ci sono 3,2 miliardi in legge di Bilancio per via della revisione dei prezzi; si attua così un meccanismo di compensazione per tutte le stazioni appaltanti in modo da evitare il blocco della realizzazione delle opere”. L'infrastruttura tornata poi giocoforza maggiormente al centro della ribalta e delle cronache, visto il “tira e molla” progettuale che si protrae ormai da decenni, è il ponte sullo stretto di Messina.



“

Un'opera – ha detto Salvini - non più rinviabile, un intervento strategico e prioritario per il quale è necessaria una sollecita realizzazione. Il Ponte è tutt'altro che uno scherzo, è un impegno, un dato di fatto assolutamente serio. Nella manovra è stata prevista una norma per accelerarne la realizzazione ed è stato avviato l'iter per revocare lo stato di liquidazione della società Stretto di Messina e per superare il contenzioso instauratosi fino ad oggi coinvolgendo Anas, Rfi, la regione Calabria e la regione Siciliana.

PONTE SULLO STRETTO
INTERVENTO STRATEGICO

SI FA SUL SERIO

Anche il delicatissimo e spinoso capitolo della privatizzazione di Ita Airways è stato affrontato dal ministro

“

Sui nostri tavoli non abbiamo un dossier al riguardo – ha tagliato corto il titolare del Mit, rinviando la questione a un futuro prossimo – interpellerrò in proposito il ministro Giorgetti. Su Ita ci sarà un sottosegretario o un viceministro con delega agli aeroporti, dopo di che... vedremo. E' sicuro, che torneremo a parlarne dato che si tratta di un tema che è parte importantissima del futuro del Paese

Inoltre, secondo il ministro, al momento sussistono

“

criticità sull'allocazione delle risorse e una carenza di personale, sia a livello centrale che territoriale

“

discrepanza tra la concreta realizzazione degli interventi programmati e l'organizzazione stessa del ministero nella sua attività amministrativa. Ho trovato risorse, strutture e comitati preordinati a scopi e finalità che non sempre hanno a vedere con i compiti che la legge attribuisce al dicastero, una linea del personale di ogni grado, dai più bassi a quelli funzionali e dirigenziali, che non è sempre univoca come dovrebbe.

“

Il personale sconta, fra l'altro, una cronica carenza di organico, sia a livello centrale che territoriale. Penso, tanto per fare un esempio, agli uffici periferici delle motorizzazioni civili, che sono scesi da 7mila a poco più di 2mila unità lavorative, o ai provveditorati interregionali, con un organico ammontante complessivamente a meno di 1.400 persone.

A questo – puntualizza Salvini – occorre aggiungere che i trattamenti economici del Mit risultano non pienamente in linea con quelli di altri ministeri della stessa rilevanza e non adeguati alle responsabilità e alle competenze richieste, per non parlare dei concorsi, che quasi mai giungono a compimento proprio a motivo della scarsa appetibilità dei trattamenti offerti dal dicastero”, come, per esempio, è avvenuto per le recenti procedure concorsuali, anche legate al Pnrr, che non hanno consentito di colmare il divario.

H

A

P

P

Y



MANEO S.n.c.

Shipping and Forwarding Agents

2023.

Il sistema mare non può frantumarsi in sei-sette filiere

11

Nello Musumeci è stato scelto dal Governo Meloni per reggere il delicato il Ministero per la Protezione civile a cui – novità – è stata aggiunta la voce **Politiche del mare** ed è proprio su questo che lo abbiamo interpellato in merito alle priorità per il suo dicastero.

Abbiamo bisogno di ascoltare gli attori che hanno lavorato nel dovere del silenzio mettendoli insieme intorno a un tavolo e aprendo un confronto poiché il sistema mare non può frantumarsi in sei-sette filiere.

La funzione del ministero è, dunque, quella di riaprire un dialogo e un confronto che possa tradursi in efficace coordinamento e attenta programmazione.

Ascolteremo i diversi protagonisti, poi, sulla scorta delle loro esigenze, stenderemo una gerarchia delle priorità.

In questo percorso il ruolo del Mezzogiorno dovrà essere centrale?

La cartina geografica proietta il Sud Italia nel Mediterraneo, così come, del resto, l'intera penisola, ma con una possibilità di dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno. Ci toccherà il non facile compito di comprendere ed intervenire concretamente per recuperare tutto il terreno perduto fino ad oggi: le merci e le navi mercantili attraversano il mar Mediterraneo e, molto spesso, non sostano nei nostri porti, questo per noi è un danno e il nostro obiettivo è porvi rimedio. Troveremo senz'altro la strada migliore per poterlo fare, anche mettendo a confronto le posizioni e le proposte di tutti in spirito di massima collaborazione. Il Sud costituisce la più grande piattaforma logistica naturale in mezzo al Mediterraneo, ma perché tutto funzioni a beneficio dell'intero Paese servono anzitutto infrastrutture.

Ed è proprio in questa cornice che si inserisce anche la realizzazione del ponte sullo Stretto?

“Non si tratta di un capriccio dei siciliani – spiega – esso è indispensabile per il completamento del corridoio stradale e ferroviario trans-europeo da Berlino a Palermo. Si tratta di tre chilometri e trecento metri, per attraversare i quali oggi i camionisti sono spesso costretti ad attese di ore. Non si è mai avuta una visione per il Sud, considerato il tubo digerente dei prodotti del Nord”.

Se fino a oggi, secondo Musumeci, la politica nazionale ha obbedito a logiche eurocentriche estranee a una visione mediterranea, è giunto finalmente il tempo di puntare al nostro meridione, lasciato per più di 70 anni senza alcun obiettivo.

“Oggi che Suez permette il passaggio di così tante navi, non possiamo starle a guardare e lasciarle passare senza intercettarle. Il nostro futuro deve guardare al Sud, è giunto veramente il momento di sviluppare una visione lungimirante, che sia capace di rendere il bacino del Mezzogiorno il vero e più efficace volano in grado di spingere la crescita del Paese”.



**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.



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



ADOLFO URSO

Automotive

NECESSARIA UNA POLITICA INDUSTRIALE UE
PER RISPONDERE A CINA E AGLI STATI UNITI

13

Il **tavolo Automotive tra governo e imprese** ha riunito i rappresentanti dei ministeri competenti e i principali rappresentanti delle imprese del settore.

All'incontro, fortemente voluto dal ministro delle Imprese e del made in Italy, **Adolfo Urso** hanno partecipato anche il vice ministro **Valentino Valentini** e i sottosegretari **Massimo Bitonci** e **Fausta Bergamotto**, per evidenziare la centralità del comparto nella produzione nazionale.

E' stato il primo di una serie di incontri periodici e continuativi con lo scopo di raggiungere la totale collaborazione per un piano industriale condiviso al fine di valorizzare il ruolo che la filiera dell'automotive può svolgere per il futuro del Sistema Paese.

Per questo settore fondamentale per il Sistema Paese, il governo si impegna ad affrontare i dossier strategici, innanzitutto a livello Ue, sui quali instaurare un confronto diretto con i rappresentanti al Parlamento europeo e la Commissione.

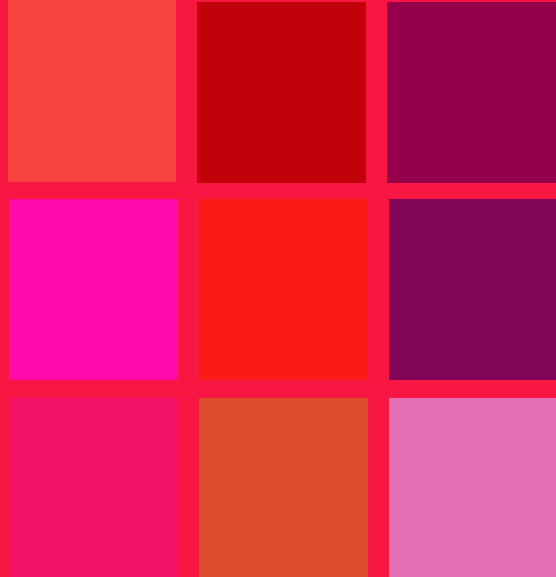
“

È assolutamente necessario creare una politica industriale europea per rispondere sia alla sfida sistemica con i produttori dell'oriente come India e Cina, che a quella con gli Stati Uniti che hanno da poco messo in campo una massiccia politica di aiuti, attraverso incentivi e sussidi a sostegno del settore automobilistico americano

“

Per questo motivo l'Italia insieme ai grandi paesi europei manifatturieri come Francia e Germania deve lavorare con la Commissione Ue per una politica attiva e propositiva per consentire a chi vuole di investire nel nostro Paese. Penso fra gli altri ai dossier relativi alla transizione ecologica su cui sarà necessario arrivare pronti alla data in cui è prevista una revisione (2026) e al regolamento relativo alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti

Il settore automotive, inteso come industria, commercio, distribuzione carburanti, assicurazioni, è uno dei principali drivers dell'economia nazionale ed ha registrato nel 2021 un fatturato di 337 miliardi di euro, pari al 19% del Pil nazionale, con oltre 1.260.000 lavoratori coinvolti.



14

I lavori del Tavolo hanno sinora contribuito ad ottenere importanti risultati agevolando un costruttivo confronto tra il decisore pubblico e i principali operatori del mercato ed istituzionali, e pertanto il ministro si è impegnato a convocare gli incontri con una maggiore frequenza e coinvolgendo tutte le parti interessate in un reciproco interscambio. Nel ciclo di incontri verrà dedicata attenzione anche alle parti sindacali e ai profili attinenti alla forza lavoro.

“La sensibilità del Governo su tutte le principali tematiche del comparto, ha concluso Urso, è molto alta ma attendiamo con interesse i contributi di tutti gli attori coinvolti che, siamo certi, sapranno ulteriormente arricchire la discussione”.



HAPPY NEW YEAR



ASSOCIAZIONE
AGENTI MARITTIMI
RACCOMANDATARI
LIVORNO

i giovani si aspettano molto da noi e gli imprenditori moltissimo dai giovani

15

Guido Grimaldi, presidente di Alis, il cui primo pensiero in apertura dell'Assemblea dei soci e degli Stati generali del trasporto e della logistica è corso a Ischia, alle vittime e alle loro famiglie, traccia per noi un bilancio di questi anni di lavoro dell'associazione e delinea quello che, prevedibilmente, riserverà il futuro.

Alis, nel sesto anno dalla sua fondazione, ha lavorato affinché la pubblica opinione possa comprendere e valutare per il meglio quanto sia fondamentale il settore del trasporto e della logistica che, solo fino a qualche anno, fa non vedeva riconosciuta la giusta dignità e l'importanza che merita.

In questi anni il lavoro svolto è stato sicuramente importantissimo e, purtroppo la pandemia ci ha fatto anche render conto di quanto sia vitale l'impegno e il lavoro quotidiano degli autisti, dei marittimi e dei ferrovieri, che hanno decisamente contribuito a mantenere in piedi il Paese.

Ferrobonus e Marebonus: la strada è lunga e noi abbiamo chiesto un aumento della dotazione per portare almeno a 100 milioni all'anno la somma che prima era di 77 milioni, poi anche ridotta. Il nostro target si attesta a 100 milioni poiché deve costituire un incentivo per i trasportatori virtuosi che hanno scelto l'intermodalità marittima come la soluzione più valida. Sulla formazione ci stiamo muovendo al meglio,

ma siamo molto in ritardo per cui bisognerà investire di più su Iis e istituti nautici, che permettono di sfornare risorse umane di grandissima qualità, decisamente fondamentali per la tempeste difficile che stiamo attraversando. Non è accettabile che in Italia, con un tasso di disoccupazione del 40% nel Sud, debbano mancare figure professionali specializzate.

Dobbiamo lavorare per ridurre il divario fra domanda e offerta. Passando poi ad una analisi della attuale congiuntura, Grimaldi ha osservato che: "... la crisi politica ed energetica stanno provocando incertezza ed instabilità economica, ma, non ostante tutto, il mondo dei trasporti e della logistica si dimostra ancora straordinariamente vitale e di importanza capitale per garantire la regolarità dei cicli produttivi e distributivi. Anche in vista del rallentamento dell'economia previsto dal Fondo monetario internazionale per il prossimo anno - ha aggiunto - il settore è pronto a dimostrare la propria forza per affrontare la crisi.



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

Con un accenno al Pnrr, Grimaldi ha ricordato che una parte delle risorse è costituita da risorse a debito, che dovranno essere ripagate nel tempo dai nostri figli, e per questo i soldi devono essere spesi bene e velocemente così che le prossime generazioni possano beneficiare di tali investimenti". Fin dalla sua nascita, sei anni fa, Alis cerca con ogni mezzo di far comprendere l'importanza che riveste l'intermodalità per rispondere alla sfida della transizione ecologica, e per dare risposte adeguate a diverse questioni sociali, come, ad esempio, la riduzione degli incidenti sulla strada.

**Insomma,
intermodalità
significa anche
Marebonus.**

E' di pochi giorni or sono l'annuncio di un nuovo finanziamento che innalza il bonus a 50 milioni. "Tale misura – sostiene Grimaldi - è considerata una vera e propria best practice italiana, al punto da essere utilizzata come modello di riferimento in diversi Paesi europei, come ha fatto recentemente anche la Spagna. Per fare in modo, però, che tale strumento possa essere davvero efficace, sarebbe necessario incrementarne la dotazione finanziaria fino almeno a 100 milioni all'anno".

Prima di lasciare la parola a Bruno Vespa, per l'intervista a Matteo Salvini e a sé stesso, il presidente di Alis si è soffermato anche su un altro tema caro all'associazione.

"Per sostenere ed agevolare la vita quotidiana dei nostri imprenditori - ha detto - è fondamentale affrontare quello che è, forse, uno dei problemi che da sempre affligge il nostro Paese, vale a dire l'eccesso di burocrazia con la necessità di una maggiore digitalizzazione dell'intero comparto logistico, da perseguire, ad esempio, partendo anche in Italia dall'adozione del CMR elettronico".

Per quanto riguarda le misure di sostegno all'autotrasporto, a nome dell'associazione Alis, Guido Grimaldi chiede al Governo di ripristinare la disciplina del gasolio commerciale per autotrazione, di incentivare ulteriormente il ricambio del parco circolante sostenendo, al tempo stesso, la transizione verso l'elettrico mediante l'installazione di colonnine di ricarica sull'intera rete viaria nazionale.

"I nostri giovani si aspettano molto da noi. Allo stesso tempo i nostri imprenditori si aspettano moltissimo proprio dai giovani, in termini di impegno e professionalità. Alis è già pronta ad offrire nuove opportunità e prospettive ad entrambi, con la forza delle idee, delle proposte e delle soluzioni migliori e più in linea con i tempi".

FEDERICO BARBERA

Uniport

NEI PORTI E NEI TERMINAL

18

Federico Barbera è personaggio di riconosciuta competenza ed onestà intellettuale e civica, da oltre quarant'anni sulla scena della portualità labronica e nazionale, con alle spalle un *cursus* maturato pressoché completamente nell'universo dell'imprenditoria marittima e portuale iniziato come responsabile operativo di Intercontainers, maturato poi in veste di direttore generale del Terminal Calata Orlando (Tco), la prima realtà privatizzata a Livorno in attuazione della legge 84/94, come presidente di Fise Uniport dal 2001 e, infine, come presidente dell'Interporto toscano Amerigo Vespucci, ma sicuramente omettiamo involontariamente qualcosa.

Barbera, come presidente di Fise Uniport ha risposto ad alcune nostre domande.

intervista

“

Che importanza rivestono i porti
nel sistema Italia?

In una parola direi importanza massima o essenziale. In un Paese a forte vocazione manifatturiera ma carente di materie prime, pur in una fase che ha visto la delocalizzazione di diverse produzioni oltre frontiera, il sistema porti - componente nodale della rete logistica - è il supporto imprescindibile a quella vocazione manifatturiera nonché per la fitta rete di collegamenti marittimi di breve e medio raggio, che non ha pari nel Mediterraneo e in Europa, alternativi al tutto strada e per una crocieristica in posizioni anch'essa di eccellenza.

Una rilevanza strategica per la creazione di valore e occupazione. Non mi dilungo molto; rammento pochi numeri tratti da diverse analisi e ricerche realizzate negli ultimi anni da diversi, molteplici e accreditati istituti e centri studi: le merci importate via mare, circa 170 milioni di tonnellate (nell'anno precedente la pandemia Covid-19) pari a più del 65% del totale delle importazioni; quasi il 50% delle esportazioni; un valore prodotto pari a circa il 2% del Pil nazionale; più di 450.000 addetti (tra occupati diretti e quelli in attività indotte).

Qual è il programma di Uniport?

“

Uniport è associazione di imprese, tra i suoi compiti statutari ha anzitutto la tutela degli interessi delle imprese con riguardo alle tematiche di natura sindacale, ma anche quello di sostenere e promuovere lo sviluppo delle imprese associate e di favorire ogni utile sinergia tra gli associati e le altre componenti dell'articolato mondo della logistica. In questo senso deve leggersi la nostra adesione a Conftrasporto, la confederazione di Confcommercio cui aderiscono associazioni di operatori di tutte le modalità di trasporto, che ci consente di rendere più forte ed efficace la nostra voce e capacità rappresentativa.

In coerenza con questi compiti negli scorsi giorni abbiamo reso pubblico il nostro "Position paper", un documento che individua – proprio all'avvio di una nuova legislatura – obiettivi con un'ottica non solo e non tanto di breve respiro per la portualità su temi quali il lavoro, la regolamentazione e la semplificazione, le infrastrutture logistiche, l'ambiente.

Ovviamente questo senza trascurare, anzi evidenziando e richiedendo azioni rapidamente risolutive a problematicità dovute al susseguirsi nell'arco di poco più di 2 anni dell'emergenza pandemica e dal conflitto russo-ucraino: l'incremento smisurato dei costi energetici e l'aumento dei canoni di concessione.

Non voglio apparire allarmista, ma oggettivamente ritengo che, se non si darà una risposta adeguata e tempestiva a queste emergenze è a rischio non solo la competitività delle singole imprese, ma l'equilibrio e la tenuta del sistema portuale.

Uniport è molto impegnata sul lavoro nei porti e nei terminal, con chi si confronta?

“

E', senza pregiudiziali, disponibile e aperta al confronto con tutti. Sulle tematiche del lavoro, essendo parte datoriale stipulante, fin dalla sua prima stesura ormai 22anni fa, del CCNL - unico di riferimento - dei lavoratori dei porti, ritiene che quel modello di contratto ha rappresentato fino ad oggi uno strumento capace tanto di tutelare adeguatamente i lavoratori, quanto di garantire che le imprese potessero concorrere facendo leva sulla qualità del servizio offerto.

Partendo da queste premesse, riteniamo che il confronto sui diversi aspetti del lavoro necessariamente ed anzitutto è tra le parti datoriali e sindacali di quel contratto e, ferma rimanendo l'autonomia contrattuale delle parti stesse, con tutti quei soggetti ed entità ai quali quel contratto e l'ordinamento attribuiscono compiti e competenze su aspetti specifici quali sicurezza del lavoro, la formazione o altro.

Proprio perché riconosciamo il valore del contratto collettivo, devo sottolineare e ripetere quanto pure abbiamo voluto esplicitare nel nostro recente Position paper: chiediamo alle controparti l'esigibilità di tutte le previsioni contrattuali e a chi è preposto a ciò, una verifica della corretta applicazione.



BEST WISHES

www.freschiagency.it



FRESCHI ALESSANDRO & C.
SHIPPING & FORWARDING AGENCY

Che regole chiede Uniport sulle concessioni terminalistiche?



In assoluto, non solo per le concessioni, Uniport chiede regole chiare, certe, possibilmente semplici, uniformemente interpretate e applicate pur salvaguardando un margine di flessibilità necessaria in relazione ad oggettive ed insopprimibili specificità locali.

Solo in un contesto di questo tipo si possono garantire omogenee condizioni di concorrenza tra operatori e capacità di attrarre investimenti, indispensabili per garantire lo sviluppo e la crescita dei porti. Tra l'altro dovendosi sempre tener presente che i porti quanto più sono rilevanti tanto più operano in un mercato di dimensioni internazionali e che, in particolare per quelli mediterranei (quindi anche italiani), si tratta di una dimensione europea-unionale ma anche extra Ue. È innegabile che ad oggi, anche in mancanza di regole attuative di previsioni di legge che risalgono alla prima versione della legge 84 (ovvero a più di 28 anni fa), ogni porto ha adottato comportamenti e regole difformi che addirittura neanche sono state temperate allorché più scali marittimi sono stati posti sotto l'amministrazione di una stessa Autorità di Sistema portuale.

Oggi (invero ormai da due anni) il legislatore ha posto come obiettivo a breve termine l'individuazione di criteri omogenei e oggettivi finalizzati al rilascio delle concessioni, al loro rinnovo, alla determinazione della durata e dei relativi canoni. È ben noto che tale atto è anche stato elaborato e già su di esso sono stati acquisiti i pareri previsti dall'ordinamento. Spiace constatare un carente confronto con le rappresentanze delle imprese che mirano, ripeto, a che si arrivi a regole che tengano in conto caratteristiche del bene concesso, eventuali vincoli posti al concessionario, gli interventi che questi si impegna a realizzare sul bene concesso e gli investimenti necessari per la migliore gestione del bene, le ricadute generate in termini di occupazione, entrate pubbliche, ecc.

Quali sono gli interventi infrastrutturali da portare nel sistema porti?



Ovviamente interventi di adeguamento dell'infrastruttura portuale strettamente intesa (banchine, piazzali, fondali) agli standard del naviglio che sono mutati e mutano in modo rapido.

Ma proprio perché più volte ho fatto riferimento ai porti quali nodi di una rete logistica, ritengo parimenti essenziali tutti quegli interventi finalizzati ad una migliore connessione tra i porti e le grandi direttrici di traffico stradale, ma soprattutto ferroviario. Se l'Italia vuole essere effettivamente piattaforma logistica nel Mediterraneo a servizio anche dell'Europa è indispensabile assicurare efficienti connessioni a tutti i porti maggiori, colmando le lacune ed eliminando i deficit di collegamenti là dove necessario. Solo così il sistema logistico italiano – che è imperniato sui porti – potrà fare un vero salto di qualità.

cambiamento climatico: i porti sono protetti a sufficienza?

FENOMENI ATMOSFERICI

Sono passati pochi giorni dalla tragedia di Ischia e dalla grande mareggiata che ha interessato tutta l'Italia marittima e che solo grazie al Mose ha risparmiato la città di Venezia e il suo porto. Situazioni che fanno formulare interrogativi alla Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che riporta prepotentemente l'attenzione sulla resilienza delle infrastrutture strategiche.

“Dopo quello sul dissesto idrogeologico, si pone oggi il quesito cogente sulla capacità delle attuali infrastrutture portuali di sopportare l'impatto dei fenomeni atmosferici derivanti dal cambiamento climatico in atto. Un quesito che riguarda le strutture esistenti, ma anche la necessità di prevedere nuove opere per la protezione dei principali bacini portuali del Paese” commenta il presidente **Alessandro Santi**.

Secondo Santi l'eccezionale innalzamento delle acque nella Laguna di Venezia, non ha provocato danni che sarebbero stati inestimabili alla città (si parla di circa 250 milioni, per l'ultimo evento pre-Mose), ma anche al porto solo perché l'entrata in servizio del Mose ha consentito di scongiurare il peggio.

Ma non solo Venezia, altri porti che si affacciano sull'Adriatico, come sul Tirreno, hanno subito con conseguenze oggi sottostimate, l'impatto della natura: è accaduto a Ravenna dove il mare ha invaso banchine, piazzali, terminal e magazzini. È successo con minore violenza a Trieste. Si è ripetuto a Napoli.

Per le infrastrutture portuali si tratta non solo di danno alla merce contenuta nei magazzini o presente sui piazzali, ma anche di danni agli impianti e conseguenti blocchi dell'operatività e congestioni.

“Quelli che sino a pochi anni fa potevano ed erano correttamente considerati eventi atmosferici eccezionali sono diventati la norma e ignorarlo significherebbe ripetere gli stessi errori di sottovalutazione del dissesto idrogeologico del Paese” sottolinea il presidente di Federa-
genti.

PRIORITÀ DI INTERVENTO

Da Gennaio a Luglio 2022 la stima parla di un numero di eventi metereologici eccezionali superiore alla media annuale degli ultimi 10 anni.

Sul fronte dell'innalzamento medio del mare, IPCC stima che questo possa essere di circa 48 centimetri nel 2100, con un innalzamento medio della temperatura superiore a 3 gradi.

Secondo Federagenti, che ha intenzione in questo senso di rivolgere un appello circostanziato ai ministeri competenti, primo fra tutti quello del Mare, è urgente ed emergenziale verificare le opere di protezione esistenti, valutarne lo stato di manutenzione, provvedere all'escavo dei fondali dei porti, dei fiumi e degli invasi in generale abbreviando nei tempi l'iter procedurale previsto per legge e fissando tempi e metodologie, anche autorizzative, di emergenza.

“ Le infrastrutture – dicono - vanno sottoposte a un'attenta e rigorosa analisi dei rischi (come suggerito dagli organismi internazionali) e vanno definite le priorità di intervento in base ai rischi potenziali e alle valutazioni economiche, sociali e occupazionali oltre che ovviamente ambientali, nella consapevolezza che quello del Mose, sottraendolo dal giudizio del sistema corruttivo che lo ha tristemente caratterizzato, è un esempio virtuoso della capacità italiana di fare tecnicamente bene coniugando, appunto, le esigenze ambientali con quelle socio-economiche.



CTN
COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
TUNISI
www.ctn.com.tn

AUGURA
a tutta la sua clientela
un felice e prospero
ANNO NUOVO



AUSTRAL
AGENZIA MARITTIMA
www.austral.it

24

ACCELERARE CANTIERI
E MITIGARE L'IMPATTO SUL TERRITORIO

gronda di Genova

“ Genova è a un bivio fondamentale per la costruzione del proprio futuro. Sta finalmente per abbandonare l'isolamento infrastrutturale che negli ultimi 30 anni ne ha dimensionato le aspettative e la crescita: con il Terzo Valico, il nodo di Genova e la nuova Diga Foranea oggi riusciamo a parlare concretamente anche di Gronda. Un impegno importante che il nuovo governo si è assunto e sul quale il Comune di Genova si è preso impegni precisi per cercare di accelerare i cantieri e mitigare l'impatto che questi avranno su una buona porzione della città. Stiamo disegnando la città dei nostri figli e dei figli dei nostri figli, un grande centro logistico, turistico e dell'alta tecnologia nevralgico per l'Italia e per l'Europa.

Lo dichiara il sindaco di Genova **Marco Bucci** nell'ambito della sottoscrizione, in Prefettura, del Protocollo d'intesa da parte del vice presidente del Consiglio e ministro alle Infrastrutture e Trasporti **Matteo Salvini** con enti locali (Regione Liguria, città Metropolitana e Comune di Genova), Autorità di Sistema portuale mar Ligure occidentale e Autostrade per l'Italia spa per la "realizzazione dell'adeguamento del sistema A7-A10-A12 del nodo stradale e autostradale genovese", la Gronda di Genova.

A sottoscrivere il Protocollo, oltre al ministro Salvini e al sindaco di Genova e della Città metropolitana Bucci, il presidente della Regione Liguria **Giovanni Toti**, il presidente dell'AdSp **Paolo Emilio Signorini** e l'ad di Aspi **Roberto Tomasi**.





Nel Protocollo, le parti si impegnano a coordinarsi, ognuna per propria competenza, nella realizzazione della Gronda. In particolare, sono richiamati come obiettivi strategici l'efficientamento dei collegamenti infrastrutturali e la sostenibilità ambientale dell'opera. Nello specifico: il miglioramento e l'adeguamento dei collegamenti nel territorio; la riorganizzazione e ottimizzazione del sistema di trasporto e viabilità; l'individuazione di sistemi di mobilità alternativa; le innovazioni tecnologiche e gestionali per la mobilità; la tutela dell'ambiente, con particolare riguardo alla riduzione delle emissioni aeriformi e dell'inquinamento acustico, nell'ottica di comprendere tra le priorità la tutela della salute e la qualità della vita; la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio. I firmatari del Protocollo, inoltre, garantiscono la più ampia collaborazione per una rapida realizzazione dell'opera, con impegni reciproci

25

Gli **Enti Territoriali** coinvolti garantiscono la loro collaborazione nell'esecuzione dei lavori. In particolare: ottenimento tempestivo degli atti autorizzatori necessari per la realizzazione delle opere, costituzione di tavoli tecnici per addivenire a soluzioni tempestive in caso di imprevisti, risoluzione delle interferenze per le aree e le opere.

Il **Comune di Genova**, nello specifico, si adopererà tempestivamente per la liberazione delle aree ancora occupate nonché per la gestione dei rapporti con le delegazioni e comitati locali.

Regione Liguria e il **Comune di Genova** si impegnano a fornire la massima collaborazione per la corretta attuazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce provenienti dagli scavi per quanto di rispettiva competenza, anche attraverso la partecipazione all'Osservatorio Ambientale.

I sottoscrittori si impegnano, inoltre, a collaborare fattivamente ad una rapida risoluzione di tutte le problematiche o criticità di qualsiasi tipologia che dovessero insorgere nel corso della realizzazione dell'opera. Il sindaco Marco Bucci, nel corso della firma per il protocollo d'intesa, ha donato al vice presidente del Consiglio Salvini un'immagine di ponte San Giorgio stampata su pellicola di acciaio 70x100.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Pirelli



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

27

msc seascape

NYC



MSC Seascape, la nave più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia, è stata battezzata a New York durante una cerimonia che ha visto la presenza di oltre 3.000 persone, di importanti ospiti internazionali, numerose autorità statunitensi e centinaia di giornalisti da tutto il mondo oltre al top management della Divisione Crociere e dell'intero Gruppo MSC.

Tra i momenti salienti della Cerimonia di battesimo, vi è stata l'esibizione di Matteo Bocelli, cantante ormai celebre a livello internazionale, la benedizione «virtuale» della nave da parte di Sophia Loren, icona del cinema mondiale, e il taglio del nastro da parte di Alexa Aponte-Vago, figlia del fondatore e presidente esecutivo del Gruppo MSC, Gianluigi Aponte.

Sophia Loren

Nel dare il benvenuto alla nuova nave, espressione del «made in Italy» più tecnologico e raffinato, Sophia Loren ha dichiarato: *«Uno dei momenti più belli degli ultimi 20 anni è stato quello di presiedere le Cerimonie di Battesimo della flotta MSC Crociere, non solo perché gli Aponte sono diventati come una famiglia per me, ma anche perché MSC ha sempre avuto un posto speciale nel mio cuore. Lasciatemi benedire MSC Seascope, il suo grande equipaggio e tutti i suoi passeggeri».*

Con l'entrata in servizio di MSC Seascope – nave che presenta soluzioni innovative e all'avanguardia anche sotto il profilo ambientale – la giovane e moderna flotta di MSC Crociere raggiunge le 22 unità. MSC Crociere si conferma così il terzo brand crocieristico al mondo, leader di mercato in Europa, Sud America, Golfo Persico e Sud Africa, nonché la compagnia in più rapida crescita a livello globale con una forte e crescente presenza ai Caraibi, in Nord America e in Estremo Oriente. Parte del Gruppo MSC, leader mondiale nello shipping e nella logistica con oltre 300 anni di tradizione marittima, MSC Crociere conta circa 25.000 dipendenti e prevede di raggiungere le 25 navi in flotta entro il 2025, con opzioni per ulteriori sei navi entro il 2030.

La scelta di New York – nuovo homeport di MSC Crociere negli Stati Uniti – conferma l'importante ruolo del mercato americano nelle strategie di crescita di MSC Crociere e offre inoltre agli ospiti provenienti dagli Stati Uniti, e dal resto del mondo, una scelta ancora più ampia di porti d'imbarco e di itinerari in Nord America. Subito dopo

il Battesimo nella «Grande Mela», MSC Seascope farà rotta per i Caraibi per competere insieme alla gemella MSC Seashore e alle altre navi di MSC Crociere – autorevoli ambasciatrici del «Made in Italy» – nel più importante mercato crocieristico al mondo. Costruita da Fincantieri nello stabilimento di Monfalcone, MSC Seascope ha richiesto da parte di MSC Crociere un investimento diretto in Italia pari a circa 1 miliardo di euro, che a sua volta ha generato sul Paese un impatto economico pari a circa 5 miliardi, assicurando nel contempo migliaia di posti di lavoro. MSC Seascope è la quarta nave costruita per MSC da Fincantieri, su un totale di 10 navi finora ordinate al cantiere italiano, per un investimento complessivo superiore a 7 miliardi di euro.

Varata poche settimane dopo MSC World Europa, la prima nave a gnl (gas naturale liquefatto) di MSC Crociere, MSC Seascope sarà seguita a Giugno del 2023 da MSC Euribia, seconda nave della compagnia alimentata a gnl, il combustibile fossile più green attualmente disponibile su larga scala sul mercato.

DESIGN INNOVATIVO E GLAMOUR

MSC Seascope classe Seaside EVO

MSC Seascope è la seconda nave di classe Seaside EVO, un'evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside, e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview, entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018, e alla gemella MSC Seashore, consegnata nel 2021. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l'obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare. MSC Seascope offre numerose funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l'esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un'ampia scelta di lounge bar e ristoranti all'aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panora-

mici per ammirare suggestivi scorci sul mare. Il design innovativo di MSC Seascope garantisce agli ospiti un'esperienza di crociera senza precedenti, con location meravigliose per scoprire nuovi orizzonti in mare. La nave dispone di 2.270 cabine e suite di 12 diverse tipologie; 11 punti di ristoro e 19 bar e lounge; sei piscine, tra cui una splendida piscina a sfioro a poppa; un'ampia passeggiata sul lungomare;

uno spettacolare Ponte dei Sospiri sul ponte 16 con una vista mozzafiato sull'oceano; e uno degli Yacht Club più lussuosi dell'intera flotta. Gli ospiti di MSC Seascope potranno godere di 98 ore di intrattenimento dal vivo per crociera e di opzioni di divertimento all'avanguardia, tra cui ROBOTRON, un'emozionante giostra disponibile per la prima volta in mare.

tecnologia ambientale PIÙ RECENTE E PIÙ AVANZATA

MSC Crociere è da sempre impegnata a costruire alcune delle navi da crociera più innovative al mondo e questa attitudine si applica anche alle prestazioni ambientali. Con l'obiettivo di raggiungere zero emissioni nette di CO2 entro il 2050, ogni nuova nave da crociera MSC rappresenta un ulteriore passo lungo questo percorso, insieme ad altri investimenti utili ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie ambientali di prossima generazione. MSC Seascope non fa eccezione e dispone di tecnologie e di impianti di ultima generazione, in grado di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all'avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell'Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra.

STAGIONE INAUGURALE

MSC Seascope partirà da Miami, verso i Caraibi e le Bahamas per la sua stagione inaugurale. La nuova ammiraglia per gli Stati Uniti offrirà due itinerari.

Caraibi orientali

con scalo a
Ocean Cay MSC Marine
Reserve e Nassau alle
Bahamas, San Juan a Porto
Rico e Puerto Plata nella
Repubblica Dominicana

Caraibi occidentali

con scalo a
Ocean Cay MSC Marine Reserve,
Cozumel in Messico, George
Town nelle Isole Cayman e Ocho
Rios in Giamaica

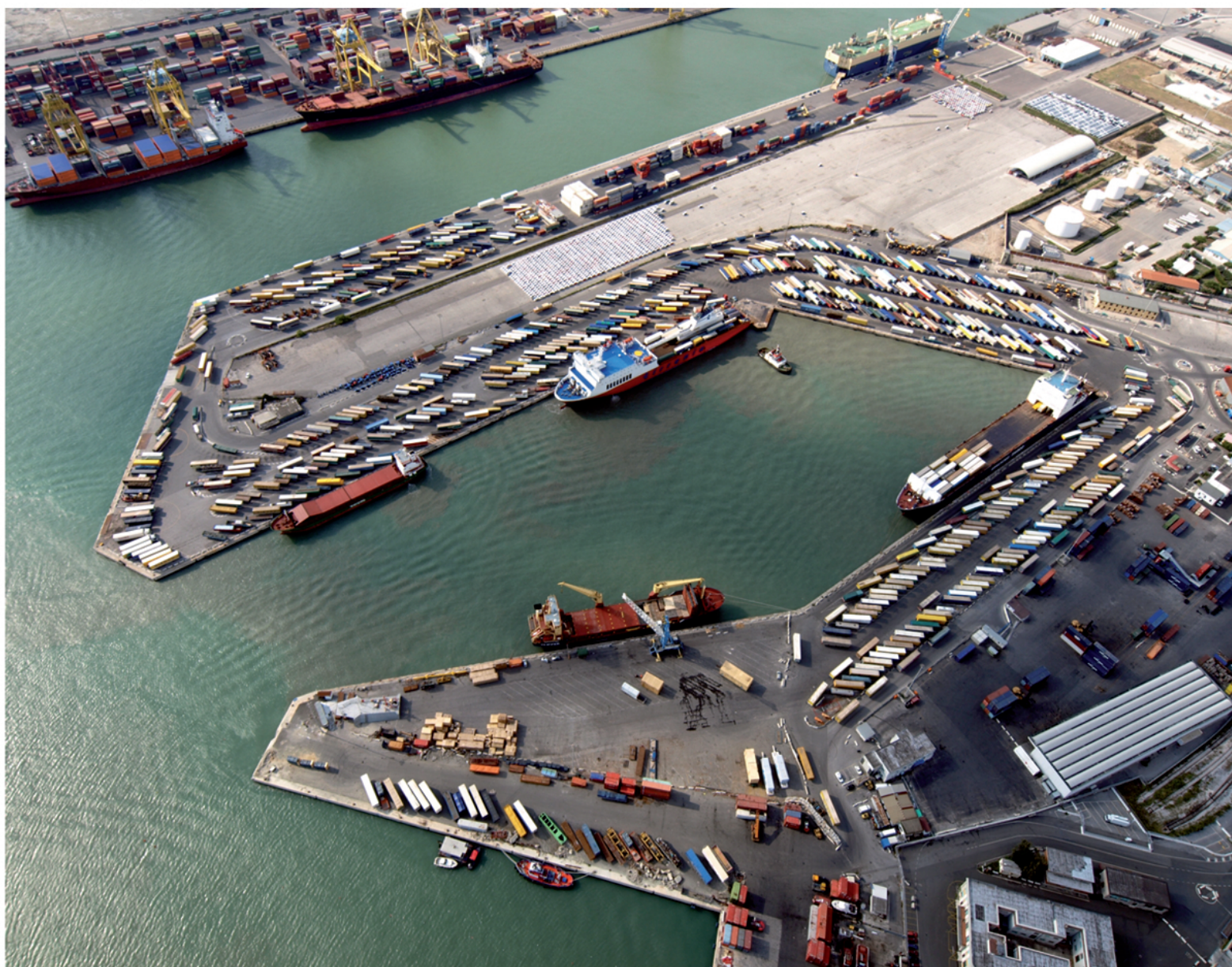
msc seascope

**IN
NUMERI**

Lunghezza/larghezza/altezza:
339m/41m/76m
Stazza lorda: **170.400 tonnellate**
Ospiti: **5.632**
Cabine: **2.270**
Membri dell'equipaggio: **1.648**
Velocità massima: **21,8 nodi** circa



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



SNAM E BAKER HUGHES

idrogeno

COME COMBUSTIBILE

31

Snam e Baker Hughes hanno sperimentato per la prima volta con successo l'uso di una miscela di idrogeno come combustibile in una centrale di compressione del gas alimentando le turbine a gas dell'impianto di Istrana, in provincia di Treviso.

LUCA
ZAIA

“ Il Veneto corre quanto a primati nei campi della tecnologia e della sostenibilità, e lo ha confermato con questa sperimentazione di Snam, mai tentata prima nel mondo.

“ Voglio ringraziare Snam e Baker Hughes per l'eccellente risultato. Come Regione siamo convinti che l'idrogeno sia il futuro ed è per questo che puntiamo a proporci come laboratorio di produzione e di nuovi usi di questo straordinario elemento nell'ottica dell'attenzione all'ambiente. In questa direzione rientra anche il progetto, di cui siamo co-fondatori, della candidatura di Venezia a capitale mondiale della sostenibilità.

Una serie di test effettuati, hanno confermato la compatibilità delle turbine utilizzate nell'impianto con un mix di idrogeno al 10% e gas naturale, tecnica usata per la prima volta al mondo.

Introducendo idrogeno nelle attuali macchine (dal 10% sperimentato fino a volumi tra il 15 e il 20%) si potranno ridurre le emissioni rispetto all'utilizzo del solo gas naturale. Le due società continueranno a testare le infrastrutture gas già esistenti per trasportare questa molecola, sempre più protagonista della transizione energetica.

Quella di Istrana, è una delle tredici stazioni di compressione di Snam in Italia. La sua funzione è quella di dare al gas la spinta che permetta di farlo viaggiare nelle condotte per giungere nelle aree di consumo dell'Italia.

HYDROGEN-READY

NOVALT12

Si tratta della prima centrale di compressione italiana in cui è stata recentemente installata una turbina "hydrogen-ready", la NovaLT12 (della potenza di 12 Mw) progettata e realizzata da Baker Hughes nei propri stabilimenti italiani. Le sperimentazioni hanno anche riguardato un'altra turbina Baker Hughes già operativa nell'impianto, la PGT25 (della potenza di 25 MW), progettata per il funzionamento con gas naturale e che per la prima volta è stata provata utilizzando la miscela di gas naturale e idrogeno (al 10%). Tra stazioni di spinta e siti di stoccaggio, Snam ha installato 39 turbine modello PGT25, su un totale di 73 macchine, e queste rappresentano il 70% circa della potenza totale (1.325 MW).

2021
DATI

I dati di esercizio 2021, indicano che un utilizzo permanente del 10% di idrogeno in tutte le turbine PGT25 del gruppo Snam consentirebbe di **evitare l'emissione di quasi 20mila tonnellate di CO2 all'anno**, riducendo ulteriormente l'impatto, già contenuto, dell'alimentazione a gas naturale. rappresentano il 70% circa della potenza totale (1.325 MW).

Gli approfondimenti in corso sono finalizzati a verificare "in campo" sia la reazione delle varie componenti dal punto di vista metallurgico sia il mantenimento dell'efficienza delle turbine in presenza di idrogeno, oltre al rispetto di stringenti criteri di sicurezza e impatto ambientale. Queste analisi potranno, in prospettiva, portare allo sviluppo di uno standard uniforme per la progettazione di tutte le future unità di compressione impiegate da Snam.



M.C.S. s.r.l.
MEDITERRANEAN
CUSTOMS SERVICES

OPERATORI DOGANALI
ASSISTENZA IMBARCHI/SBARCHI
MAGAZZINAGGI TRASPORTI

www.mcs-italia.it

UNITA' OPERATIVE PRESSO I PORTI DI VADO E VENEZIA

Felice Anno Nuovo

Costa Toscana debutta a Dubai

Costa Crociere rafforza la propria presenza a Dubai con il debutto di **Costa Toscana**. L'ultima ammiraglia della compagnia italiana, entrata in servizio lo scorso marzo, ha fatto scalo per la prima volta al Dubai Harbour Cruise Terminal, il più moderno terminal crociere della città, inaugurato proprio dal Gruppo Costa nel Dicembre 2021. In occasione di questo primo scalo si è tenuto un evento a bordo della nave, al quale hanno preso parte autorità locali ed italiane.

Per tutto l'inverno 2022/23 Costa Toscana offrirà itinerari di una settimana nel Golfo Arabico, con partenza proprio da Dubai. In totale saranno 13 crociere, dal Dicembre 2022 all'11 Marzo 2023, disponibili anche con il pacchetto "volo+crociera", che garantisce il massimo della comodità, senza doversi preoccupare del transfer per raggiungere la nave o dei bagagli una volta arrivati in aeroporto.

Sino al 14 Gennaio 2023, l'itinerario sarà dedicato a **Emirati Arabi e Oman**, con soste lunghe, anche di due giorni e una notte, a Dubai, Muscat e Abu Dhabi. Nella crociera di Capodanno la sosta con pernottamento sarà solo a Dubai, per festeggiare in grande stile il nuovo anno. Dal 14 Gennaio all'11 Marzo, ci sarà il ritorno del **Qatar** tra le destinazioni visitate dalla nave, che comprenderanno Dubai, Doha, Muscat e Abu Dhabi.

La compagnia propone un'ampia offerta di **escursioni** per scoprire da un punto di vista unico, con vere e proprie esperienze nel cuore di ogni luogo, queste stupende destinazioni, che uniscono la modernità di architetture avveniristiche con il fascino del deserto e di antiche tradizioni. Ad esempio, a Dubai, un tour davvero speciale è il giro in **elicottero**, che offre un panorama mozzafiato su questa incredibile città. Da non perdere anche il tour nel deserto in fuoristrada.

A Muscat si può provare una crociera lungo le coste dell'Oman a bordo del **Dhow**, tradizionale imbarcazione in legno, o una escursione nello spettacolare canyon del Wadi Al Arbeeen, con i suoi laghi e piscine d'acqua scavati tra le montagne colorate dell'Oman. Ad Abu Dhabi, si può scegliere di visitare uno dei tre parchi a tema più famosi della città: il Ferrari World per gli sportivi che amano la velocità e il mondo delle corse; il **Warner Brothers World**, per incontrare i famosi personaggi dei cartoon; e il **Yas Waterworld**, un enorme parco acquatico con 43 attrazioni tra scivoli, giochi d'acqua e piscine. Oppure rilassarsi sulla spiaggia esclusiva dell'isola di **Al Maya**, un vero paradiso terrestre a pochi minuti da Abu Dhabi, o visitare il **Louvre**, capolavoro dell'architettura contemporanea, dove ammirare opere d'arte provenienti da tutto il mondo.

33



Per gli amanti del **golf** è disponibile il pacchetto "cruise and golf", che combina il meglio del golf con il meglio della crociera, e permetterà di giocare in alcuni dei più bei club del Golfo Arabico durante le soste della nave in porto.

Anche l'offerta di bordo di **Costa Toscana** sarà caratterizzata in base alla destinazione. A cominciare dall'offerta gastronomica, firmata da **Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León**. Questi tre chef di fama mondiale faranno scoprire le destinazioni della crociera attraverso il gusto, con i Destination Dish, singoli piatti disponibili nei ristoranti principali, che interpretano la tradizione e i sapori del luogo che si visiterà il giorno seguente, e con tre i menù del ristorante **Archipelago**, uno per ogni chef, pensati per esplorare attraverso il cibo quella parte di mare che si sta navigando. Il programma di intrattenimento a bordo vedrà il debutto di un inedito e spettacolare show, chiamato "**Essence**", ispirato alle atmosfere da "Mille e una notte" del Golfo Arabico.

Costa Toscana è una vera e propria "smart city" itinerante, capace di essere alimentata a gas naturale liquefatto e dotata di innovazioni tecnologiche d'avanguardia studiate per ridurre l'impatto ambientale. Gli interni sono frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un'unica location i colori e le atmosfere di questa meravigliosa regione italiana. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti "Made in Italy", creati da 15 partner altamente rappresentativi dell'eccellenza italiana. L'offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto straordinario: dalla Solemio Spa, alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla "food experience". Per il divertimento dei più piccoli ci sono lo Splash AcquaPark, con il suo scivolo posizionato sul ponte più alto, una nuova area dedicata ai videogames, e lo Squok Club.



per la prima volta

da Dicembre a Marzo
crociere di una settimana
in Golfo Arabico
partenza da Dubai

Per ulteriori informazioni:

Ufficio Stampa Costa Crociere
tel. +39 010 5483523 / 010 5483068
costapressoffice@costa.it

Gabriele Baroni
Communication Director
cell +39 3497668013
baroni@costa.it

Rossella Carrara
VP Corporate Relations & Sustainability Costa Group
cell +39 3497668005
rossella.carrara@costa.it

Davide Barbano
Media Relations Manager
cell +39 334 6525216
barbano@costa.it

www.costapresscenter.com

34

2022 in crescita sguardo al futuro

35



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



Nonostante un terzo trimestre 2022 difficile - a causa delle tensioni globali e del quadro economico incerto - rispetto ai primi sei mesi dell'anno in corso, il sistema portuale veneto registra un trend di crescita complessivo rispetto al 2021. In particolare le tonnellate movimentate crescono del 3,5% nel periodo Gennaio-Settembre rispetto all'anno precedente, dato che raggiunge il +4,6% se si confrontano gli ultimi 12 mesi (Ottobre 2021- Settembre 2022) con i precedenti. Inoltre Le toccate nave crescono del 15,4% rispetto ai 9 mesi precedenti e raggiungono le 2.205.

La crescita interessa soprattutto le rinfuse solide (+9,4% negli ultimi 9 mesi e +13,4% nell'ultimo anno), trascinata in particolare dai prodotti minerari quali carbone e lignite, i cui volumi sono quasi triplicati negli ultimi 12 mesi (+194,8%) e dai cereali (+38,9% negli ultimi 9 mesi).

Tendenza positiva anche per i traffici di general cargo (+5,8% nel periodo Gennaio-Settembre rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente), tra cui il Ro-Ro spicca con un +15,8%, e per i TEUs (misura di riferimento per i contenitori) che crescono del 9,6% negli ultimi 9 mesi sfiorando il valore di 415mila. In leggera flessione, -3,5% negli ultimi 9 mesi, le rinfuse liquide.

Sul fronte delle merci, rimangono da migliorare le performance dello scalo clodiense che chiude con un -20% di tonnellate movimentate gli ultimi 12 mesi (Ottobre 2021-Settembre 2022) rispetto all'anno precedente.

Una menzione particolare va poi ai traffici crocieristici. Tra Gennaio e Settembre 2022 il traffico a Venezia è ripartito, passando dal poco più di 20mila passeggeri movimentati nel 2021 a 220.856 crocieristi. Una crescita del +981,3% che testimonia l'efficacia delle misure adottate dall'Autorità di Sistema Portuale e dal Commissario Straordinario per le crociere per riavviare l'industria crocieristica in una modalità compatibile con le indicazioni governative che hanno imposto profondi cambiamenti al comparto. Evoluzione che ha interessato anche il porto di Chioggia che, apertosi quest'anno al traffico crocieristico, ha dimostrato di sapere gestire con efficienza quasi 12mila crocieristi. Per sostenere le performance positive, nel corso del 2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha avviato e dato impulso a numerose attività e progetti volti all'innovazione sostenibile degli scali di Venezia e Chioggia. Attività e progetti il cui avanzamento viene verificato sulla base dei cinque obiettivi contenuti nel nuovo Piano Operativo Triennale (2022-2024), approvato il 15 Dicembre 2021. In questo senso, i progetti e le attività proposte hanno riguardato l'implementazione dell'accessibilità nautica – con interventi immateriali e materiali (per i quali il MIT ha disposto un ulteriore finanziamento di 55 milioni di euro a valere sui fondi PNRR/Fondo Complementare) volti a

conseguire il giusto equilibrio tra navigazione e sostenibilità ambientale lungo il Canale Malamocco Marghera – dell'accessibilità ferroviaria (il cui progetto cardine sarà, nel breve periodo, la realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest, opera per la quale sono state avviate sia la progettazione esecutiva che le procedure di esproprio) e dell'accessibilità stradale, incardinata sull'efficientamento del transito da e per il Porto Commerciale di Marghera e sul riassetto di Via dell'Elettricità. Altrettanta attenzione è stata posta poi al miglioramento dell'intermodalità. Nel corso del 2022 infatti è stato consegnato il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica di prima fase per la realizzazione di una piattaforma intermodale in area Montesyndial e, nel corso del 2023, sarà avviata la procedura di affidamento per la redazione del PFTE avanzato grazie al finanziamento di 1.2 milioni di euro a valere sui fondi progettazione del MIT. A questo vanno aggiunti numerosi altri interventi e azioni volti alla digitalizzazione dei processi, alla transizione energetica, alla riqualificazione dei waterfront di Venezia Centro Storico e Chioggia. Tutti tasselli di un mosaico che costruisce una immagine degli scali veneti del futuro, attrezzati per affrontare le sfide future e contribuire ad una crescita sostenibile del territorio.



37

fino ad oggi la parola mare è stata la “Cenerentola” della politica



INTERVISTA A MARIO MATTIOLI

Mario Mattioli presidente di **Confitarma** è stato confermato all'unanimità reggente vicario con pieni poteri per tutto il 2023, come percorso condiviso con Confindustria. La decisione è venuta dall'assemblea dei soci di fine anno con la presenza di Edoardo Rixi vice ministro di Infrastrutture e Trasporti.

Mario Mattioli ha risposto ad alcune nostre domande.

Quali ritiene che siano le priorità per il nuovo anno?



Il 2023 sarà certamente un anno cruciale in cui avremo anche sfide estremamente importanti, che non si esauriranno nell'arco di 365 giorni, ma interesseranno anche gli anni a venire e coinvolgendo la nostra associazione e tutta l'economia del mare. Si tratta di problematiche sorte non da poco e a livello generale, soprattutto quella relativa alla decarbonizzazione, che è il tema significativo per la nostra industria, hard to abate, proprio per la sua natura, e che porta a una serie di questioni non facili da risolvere rispetto ad altri settori, a cominciare dal trasporto stradale.

Il tema principale e più caldo è quello relativo alla decarbonizzazione poiché è legato ancora allo sviluppo tecnologico necessario per ottenere carburanti alternativi, sui quali siamo ancora indietro. Al momento, infatti, non esiste alcuna possibilità di poter utilizzare alternative valide e tecnologicamente testate per la propulsione delle nostre navi.

A ciò si lega il grande tema che ci vede coinvolti, cioè quello dell'ampliamento del concetto dell'Ets, quindi della tassazione sulle emissioni di CO2, anche riguardo al settore marittimo.

Non è un caso che il trasporto via mare ne fosse escluso fino a un paio di anni fa, proprio in funzione della sua difficoltà.

Oggi siamo all'interno dell'Ets, le nostre navi sono monitorate per consumi ed emissioni e avremo, nel 2025, la prima applicazione pratica ed economica per quel che riguarda il pagamento di crediti di carbonio rispetto ai consumi dell'anno 2024 con una gradualità abbastanza veloce, visto che pagheremo sul 40% delle emissioni, per salire, in un paio d'anni, fino al 100%.

Questo avrà conseguenze molto pesanti. A volte uso il termine del "paradosso kafkiano": abbiamo la certezza di una multa e la certezza di non poter avere alternative a doverla pagare. Non si tratta, infatti, di una multa dovuta a cattivi comportamenti o all'uso improprio di qualcosa. Ne caso in specie l'unica certezza è che dovremo pagare.

La nostra associazione è sempre stata contraria all'allargamento al trasporto marittimo, ma oggi Sappiamo che sarà così, perciò chiediamo che i proventi dell'Ets vengano usati per il settore marittimo con un fondo che serva alla ricerca e sviluppo di nuove tecnologie per metterci nella condizione di avere un'alternativa.

Altro tema da considerare a margine di questa questione è che il trasporto marittimo è, per definizione, quello che per unità di trasporto risulta maggiormente sostenibile e meno dannoso: trasportiamo il 90% di tutte le merci scambiate in un anno ed emettiamo circa il 2% delle emissioni globali.

La ricerca di un carburante alternativo è talmente impegnativa da non essere possibile senza la compartecipazione importante dei governi. Molto stanno facendo le società produttrici di carburanti e già oggi, in via sperimentale, ne esistono alcuni prodotti da olii esausti e dall'energia proveniente dai rifiuti, una catena importante in cui l'Italia occupa posizioni di tutto rilievo.

BUONE FESTE



**vendita, noleggio, Assistenza
prodotti da ufficio**

Oggi c'è carenza, in termini quantitativi, di carburanti diversi come l'idrogeno, l'ammoniaca o il metanolo, in parte sperimentati come carburanti verdi, ma va detto che, per quanto riguarda la produzione di ammoniaca e idrogeno viene bruciata così tanta energia che, paradossalmente, ne deriva un inquinamento maggiore di quello dovuto all'uso del carburante fossile.

Come industria abbiamo fatto parecchio: dal 2008 al 2018 il trasporto marittimo è aumentato del 40% circa con un decremento del 10-12% di emissioni poiché la tecnologia ha consentito di avere navi più efficienti,

con meno emissioni di CO2. Siamo comunque lontani dal 40% che stabiliti per il 2030 dall'Imo e da quello previsto dell'Europa che prende target diversi come base degli anni con cui calcolare la diminuzione.

Siamo molto preoccupati dalla cosiddetta regionalizzazione delle normative, dato che lo shipping è internazionale per sua natura. Altro fatto: chi ci dice che non avremo un Ets asiatico o degli Stati Uniti? Questo riaprirebbe una politica di dazi che è esattamente contraria a tutto quello che fino a oggi ha agevolato il commercio mondiale.

Presidente, tornando in Italia, come giudica i nuovi ministeri nati e trasformati?



Credo la parola “mare” inserita nella denominazione di un ministero della Repubblica italiana, sia di per sé già una buona notizia perché fino a oggi la parola mare è sempre stata la “Cenerentola” della politica. Quindi vedo come fattore positivo il riutilizzo del termine mare, ma dal punto vista pratico dobbiamo attendere, e oggi il nostro ministero di riferimento rimane comunque quello delle Infrastrutture e dei Trasporti. Immaginiamo che sia un'operazione “work in progress” e con la continuazione del governo attuale possiamo avere una progressiva integrazione per quel che riguarda la politica attuata sul mare attraverso un dicastero che ora vediamo un po' come quello che declina le politiche del mare, ma, d'altra parte, istituire un ministero del mare come è il desiderio principe di chi fa impresa sul mare. Esso dovrebbe raccogliere e concentrare tutto quanto è oggi distribuito in circa otto dicasteri, non è né sarà un'operazione semplice. Il tempo ci dirà se con atti effettivi, potrà rivelarsi possibile che nel prossimo futuro ci sia un **Ministero del mare**.

Noi d'altronde abbiamo invocato una forte governance sul mare, cioè un rafforzamento anche in termini numerici poiché la qualità di professionisti nella pubblica amministrazione non manca, ma il problema è anche numerico, infatti, con il massimo delle competenze, ma senza i numeri sufficienti per portare avanti le pratiche giornaliere è molto difficile lavorare.

Insomma, da un lato siamo soddisfatti dell'introduzione del termine mare e, se ci verrà chiesto, offriremo tutto il sostegno necessario in tal senso, dall'altro vediamo questo come periodo transitorio che possa condurci alla costituzione di un autentico ministero del mare con tanto di regole e portafoglio”.

40

lavori infrastrutturali e prossime sfide



È stato un anno intenso, ricco di traguardi segnati, ma soprattutto di lavori avviati a sostegno dei porti della circoscrizione portuale dell'Ente. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, in conferenza stampa, ha fatto il punto sullo stato dell'arte relativo alla programmazione infrastrutturale in corso, con lo sguardo rivolto al futuro. Anche quest'anno – ha esordito Agostinelli – lo scalo di Gioia Tauro conferma la sua posizione di leader del transhipment in Italia, registrando una costante crescita, che vede il terminal container, in concessione a MedCenter Container Terminal, superare i 3 milioni di TEUs con un incremento di oltre il 7%. Ma il 2022 è stato, soprattutto, l'anno della rinascita straordinaria del terminal autovetture, gestito da Automar spa, che ha realizzato una ripresa dei traffici che, in termini percentuali rispetto allo scorso anno, ha superato il 243%.

A Gioia Tauro l'anno che sta per volgere alla fine è stato, anche, quello che ha reso strutturale la piena intermodalità dello scalo, animato dagli intensi traffici in arrivo e partenza dal gateway ferroviario, collegato con gli hub di Padova, Bologna, Bari e Nola, e dall'istituzione di due fast corridor, (Gioia Tauro/Bologna e Gioia Tauro/Padova) avviati dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, primi e unici nel Mezzogiorno d'Italia. Con lo sguardo rivolto ai lavori infrastrutturali nel porto di Gioia Tauro sono stati aggiudicati i lavori di cold ironing per l'elettificazione della banchina ro-ro, con un investimento economico di due milioni di euro, che, in una seconda fase, saranno replicati lungo tutta la banchina di levante. Sempre nella banchina di ponente, nei tratti E ed F, sono stati completati i lavori di ristrutturazione delle banchine esistenti dedicate al traffico ro-ro. Assumono strategica rilevanza i lavori di allineamento della banchina di ponente, com-

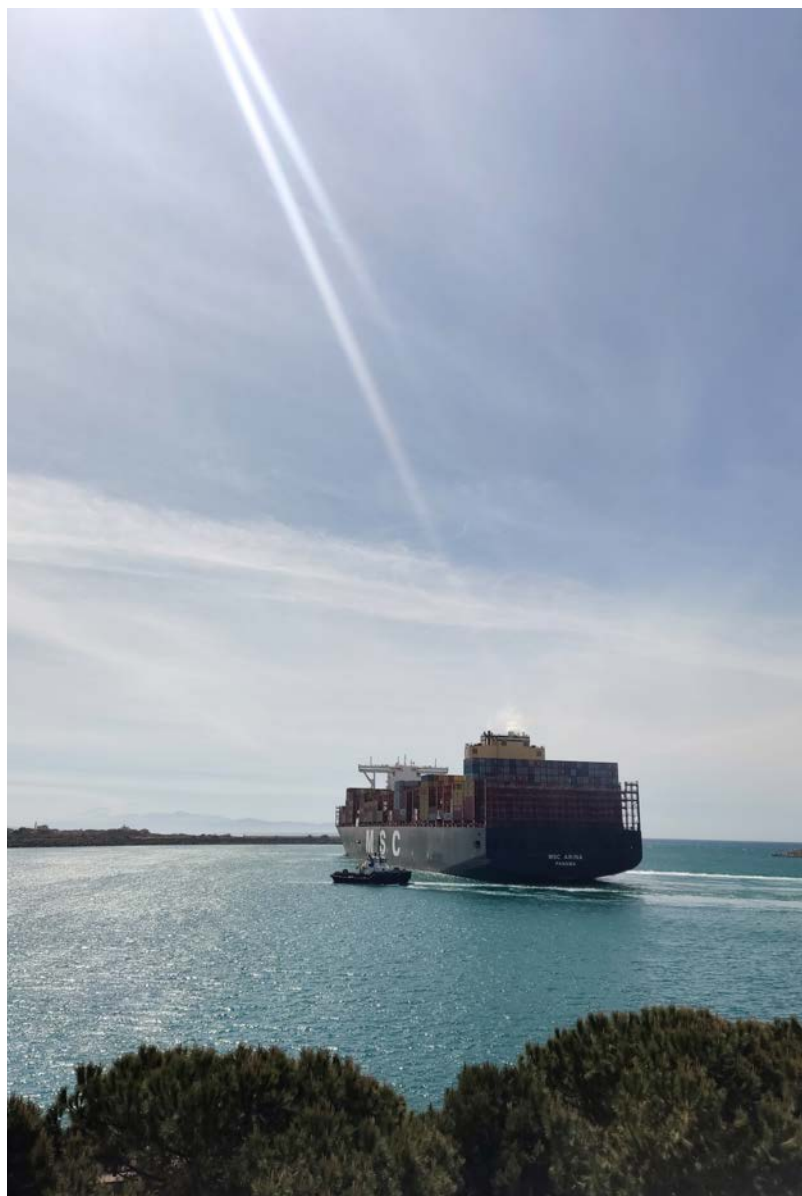
pletati al 75%, per un complessivo impegno finanziario di 110 milioni di euro. L'obiettivo è quello di ottenere la larghezza uniforme del canale portuale a 250 metri per permettere il sorpasso delle ultra-large lungo tutto il canale portuale e per poter altresì accostare il futuro bacino di carenaggio.

Al fine di mantenere costante la peculiarità dello scalo calabrese, capace, grazie ai suoi fondali, di ricevere le navi più grandi al mondo, si procederà ai lavori di approfondimento e consolidamento del canale lungo la banchina di levante nei tratti A-B-C, con un finanziamento pari a 50 milioni di euro. Nel contempo è stata avviata la gara di aggiudicazione dei lavori di adeguamento strutturale di incremento della portanza della pavimentazione della banchina C, con un impegno finanziario di 3,5 milioni di euro.

È stato presentato il progetto definitivo dei lavori di realizzazione della cittadella delle ispezioni, una struttura polifunzionale di ispezione transfrontaliera – doganale e fitosanitaria, finanziata con fondi di Bilancio dell'Ente, da realizzare in una superficie di cinque ettari, coperti con materiale di scarto ricavato dall'esito di altri lavori infrastrutturali secondo principi di sostenibilità ambientale. Adiacente a questa area, è in corso di realizzazione il Punto PED/PDI per l'ispezione frontaliere PCF per un valore economico dei lavori di 2,7 milioni di euro.

Al fine di mantenere costante la profondità dei fondali, è in corso l'attività di spianamento delle dune marine, create dalle eliche delle navi in movimento lungo il canale portuale. Si tratta di un progetto triennale del valore di quattro milioni di euro, organizzato in diciotto interventi.

Tra i lavori avviati e completati nel 2022, quelli di manutenzione straordinaria della pavimentazione stradale puntano a migliorare la viabilità interna al porto di Gioia Tauro, in un sistema di intermodalità che vede coesistere il trasporto



su ferro e gomma.

Il sostegno che l'Ente rivolge all'infrastruttura portuale passa, anche, attraverso l'offerta di servizi essenziali legati all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa a beneficio dei lavoratori portuali, per cui è stato appena presentato il progetto definitivo di realizzazione degli spogliatoi.

In una costante attività di sinergia istituzionale, l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio realizzerà gli alloggi della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, per i quali sono stati consegnati i lavori per un impegno economico di 5,5 milioni di euro. Consegnata, anche, la progettazione definitiva dei lavori di urbanizzazione dell'area industriale portuale, finanziati attraverso

Con lo sguardo rivolto agli altri porti, ad inizio anno prossimo, a Crotone partiranno i lavori di demolizione dei ruderi presenti nell'area Ex Sensi, a cui seguirà la riqualificazione ambientale e, quindi, la realizzazione di un centro polifunzionale. Nel contempo, al fine di offrire alla città un'infrastruttura portuale che possa essere funzionale alla collettività e agli ospiti in arrivo a Crotone, è in corso la validazione del progetto di riqualificazione del Porto Vecchio e delle sue vie di accesso (3 milioni di euro). A sostegno dell'operatività del Porto Vecchio, sono in fase di aggiudicazione i lavori lungo il molo foraneo (7 milioni di euro) mentre sono stati aggiudicati quelli relativi al rifiorimento della mantellata per un valore di 2 mln di euro. Nel porto di Vibo Valentia Marina, interessato

Nel porto di Taureana di Palmi sono stati aggiudicati i lavori di completamento della banchina di Riva per un valore economico di quattro milioni di euro.

Nel prossimo anno, nel porto di Corigliano Calabro sono stati pianificati i lavori di risanamento e adeguamento tecnico del molo di accesso nord. Mentre, a sostegno dell'attività della pesca, dopo aver proceduto alla elettrificazione dell'area e aver terminato l'incameramento degli immobili della Lega Navale, si procederà alla riqualificazione della banchina e alla realizzazione della vasca di alaggio.





+ spazi verdi

- 70.000 mq di aree
dismesse



Dove prima c'era una cava dismessa, Consorzio ZAI ha visto un'opportunità per Verona: nasce così il Parco Urbano dell'Interporto Quadrante Europa, polmone verde della IV^ Circoscrizione. 70.000 mq di verde al servizio della città, che nei prossimi anni raggiungerà l'ampiezza di 100.000 metri quadri.

www.quadranteeuropa.it



Spediporto

spediporto.com