www.messaggeromarittimo.it

MAGAZINE

EDIZIONE N. 7
DICEMBRE 2022

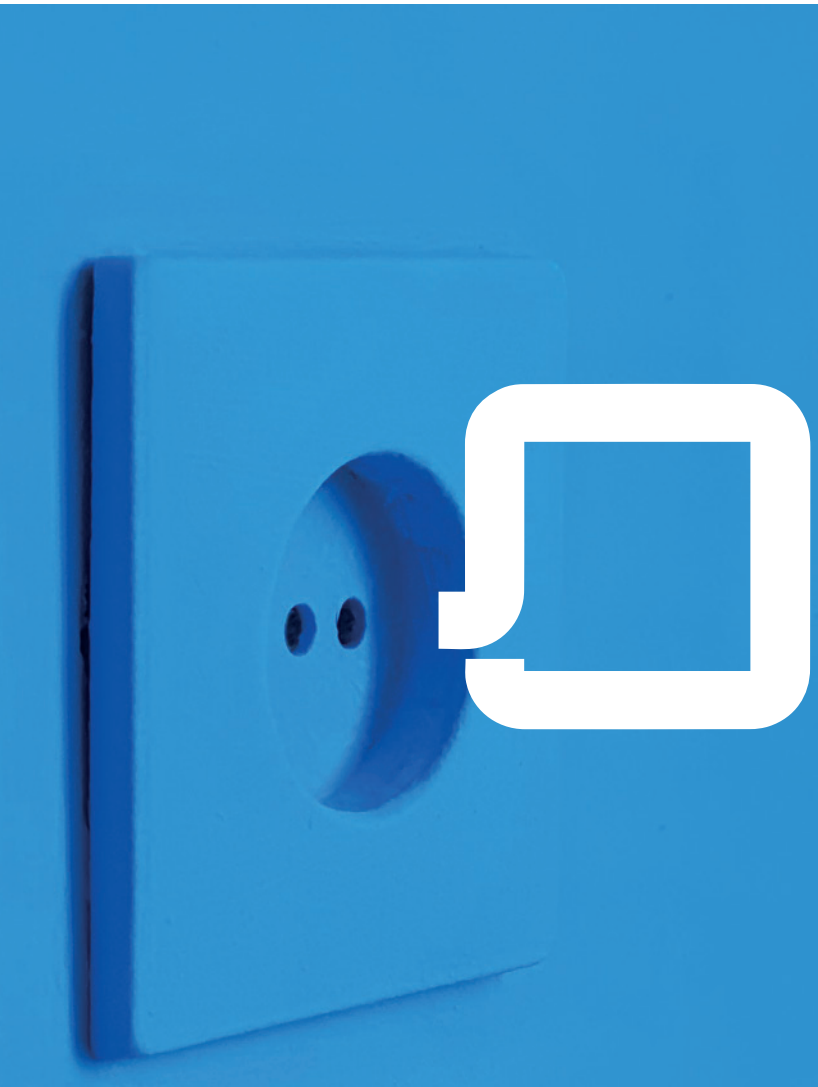
sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/LI/000

SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

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

CONSORZIOZAI
VERONA DEVELOPMENT AGENCY



+ risparmio energetico

- 3.200.000 kWh di elettricità trasportata*

*dato riferito al 2019

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

www.quadranteeuropa.it

QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto

QUADRANTE SERVIZI
Business Partner

ZAILOG
Innovation Hub

>> PREMESSA

TRANSIZIONE ECOLOGICA

Renato Roffi

Ogni anno che si avvia alla conclusione viene caratterizzato da uno o più fenomeni dominanti e, talvolta da parole o espressioni che divengono dei veri e propri tormentoni, come fu quando i politici e i sindacalisti scoprirono il termine *"resilienza"*.

Se volessimo individuare la voce chiave di questo 2022 si potrebbe optare per *"transizione ecologica"*, un concetto di per sé giusto, addirittura sacrosanto, ma al quale occorrerebbe accostarsi.....*"con juicio"*, senza assumere atteggiamenti radicali e senza indossare il tipico berretto talebano.

I sistemi avanzati occidentali, e non soltanto essi, dipendono per lo più, quando non quasi esclusivamente, dall'impiego di combustibili fossili di cui, per adesso, è impossibile fare a meno e che, ad oggi, le energie così dette pulite non sono in grado di sostituire.

Gli stessi incentivi che gli stati erogano per favorire la transizione, al netto delle truffe che accompagnano da sempre i flussi di denaro e di certe sopravvalutazioni dei loro effetti, funzionano tuttavia in certa misura, ma un eccesso di quella che viene definita "regolazione green", rischia, in molti casi, di generare fra la domanda e l'offerta una sproporzione tale da sortire l'effetto di aggravare la crisi energetica che, per una molteplice serie di ragioni, non accenna minimamente a mitigarsi.

Una delle ragioni principali del persistere delle difficoltà di approvvigionarsi di energia rimane la contrazione dei flussi di gas verso l'Europa causata dalla reazione russa alle sanzioni, coniugata con l'aumento dei consumi dovuti alla ripresa massiccia delle attività produttive seguita allo scemare della pandemia.

Il governo Draghi ha cercato di muoversi nella duplice direzione dell'erogare sussidi alle famiglie e alle industrie e nel cercar di ridurre la dipendenza energetica dal *"nemico"* russo da attuarsi con strategie di diversificazione negli approvvigionamenti, ma il contesto venutosi a determinare è risultato talmente complicato che neppure l'innegabile credito internazionale dell'ex banchiere europeo è riuscito a far passare l'introduzione di un tetto al prezzo del gas, ipotesi infrantasi contro il muro dei vari interessi nazionali, sopra tutto contro la riluttanza tedesca e olandese verso qualunque regolamentazione di un mercato

SAIMARE SpA

Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924

I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane.

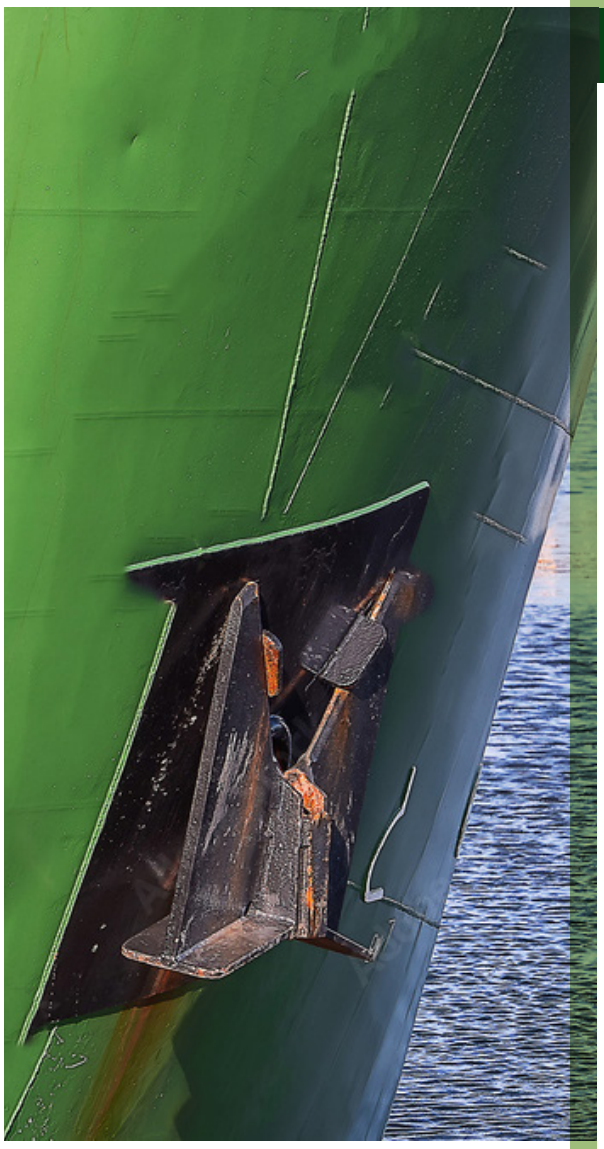
Mino Giachino, Presidente di Saimare spa

www.saimare.com

che ad essi conviene essere libero.
Il rischio di una crisi industriale di proporzioni che potremmo ottimisticamente definire serie è più che reale e non è sicuro che funzionerà l'innalzamento dei tassi adottato dalla Bce con lo scopo primario di porre un freno all'inflazione spinta dall'aumento dei costi delle materie prime mentre è assai probabile che saremo costretti a subire un indebolimento e, forse, anche un annullamento della timida ripresa in atto.

Ciò che farà o cercherà di fare il governo uscito dalle elezioni del 25 Settembre, in carica soltanto dalla fine di Ottobre, lo scopriremo vivendo. Considerato che, anche se molti lo pensano, la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, non è una strega con i relativi poteri magici, per adesso possiamo richiamarci al passaggio dal concetto di transizione ecologica *sic et simpliciter* (si fa per dire) a quello più pratico e complesso di sicurezza energetica, che dovrebbe esprimersi, fra l'altro, nello sblocco dell'estrazione del gas di cui i nostri mari sono ricchi e nell'incentivazione delle fonti rinnovabili, anzitutto al Sud, superando certe posizioni graniticamente green che vorrebbero tutto bloccato.

Insomma secondo Meloni, dobbiamo pensare a una tutela della natura che lasci spazio anche all'uomo, in cui la sostenibilità ambientale possa coniugarsi e con-



CONTENUTI

08
un anno nel verde
messaggeromarittimo.it

31
Edoardo Rixi
portualità italiana
INTERVISTA

34
Rodolfo Giampieri
l'impegno di Assoporti
INTERVISTA

39
Alessandro Santi
opinion maker cluster del mare
INTERVISTA

44
Stefano Messina
buone notizie Assarmatori
INTERVISTA

49
Confitarma
80 anni del Codice di Navigazione

52
Fedespedi
le imprese di spedizioni motore del commercio internazionale

55
Confindustria
puntiamo sulla crescita del nostro sistema produttivo

56
Laurence Martin
le sfide del cluster marittimo

59
La grande diga di Genova
stupirà il mondo

63
AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio
sviluppo dei cinque porti

67
Gruppo Grendi
sempre più sostenibile

70
AdSp Ravenna
ok al rigassificatore INTERVISTA

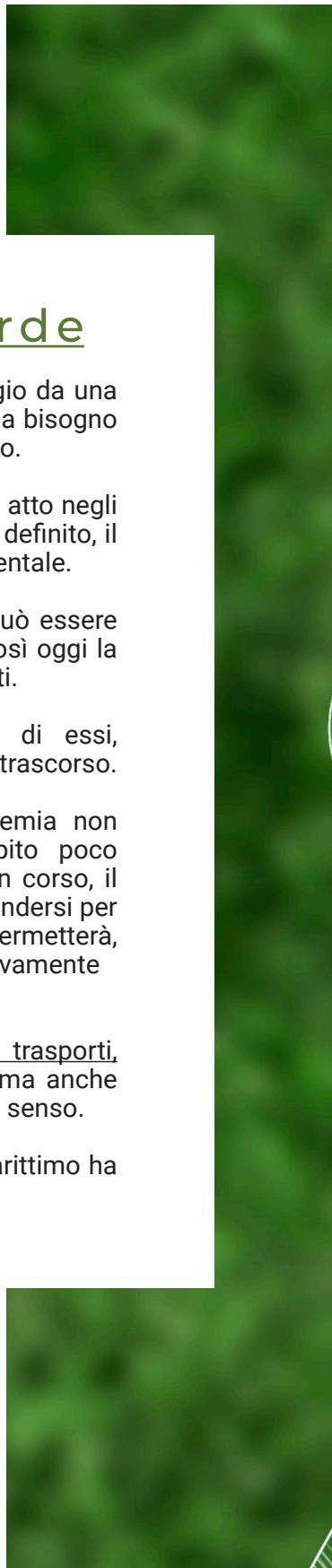
73
Sergio Marchionne
ne parlava già nel 2017

REDAZIONE
Vezio Benetti
Andrea Puccini
Renato Roffi
Giulia Sarti

GRAFICA
Barbara Bargagna

UN ANNO

2022



Sfumature di verde

Una transizione, definita come un passaggio da una situazione iniziale a una nuova e diversa, ha bisogno di tempo per portarsi a compimento.

Così accade anche per quella ecologica, in atto negli ultimi anni, che chiama in causa un colore definito, il verde, inteso nella sua accezione ambientale.

Ma come sulla tavola dei colori il verde può essere rappresentato in tutte le sue sfumature, così oggi la transizione è articolata su più fronti.

Abbiamo voluto focalizzarci su alcuni di essi, ripercorrendo mese per mese l'anno appena trascorso.

Pur segnato dagli strascichi della pandemia non ancora definitivamente sconfitta e colpito poco dopo il suo inizio da una guerra ancora in corso, il 2022 ha visto tante iniziative e progetti spendersi per raggiungere quella nuova condizione che permetterà, forse un giorno, di decarbonizzare definitivamente il pianeta Terra.

Pnrr, Fondo complementare, bonus per i trasporti, tante sono le iniziative che enti pubblici, ma anche privati, stanno portando avanti in questo senso.

Vi ricordiamo quelle che il Messaggero Marittimo ha seguito da vicino.

NEL VERDE

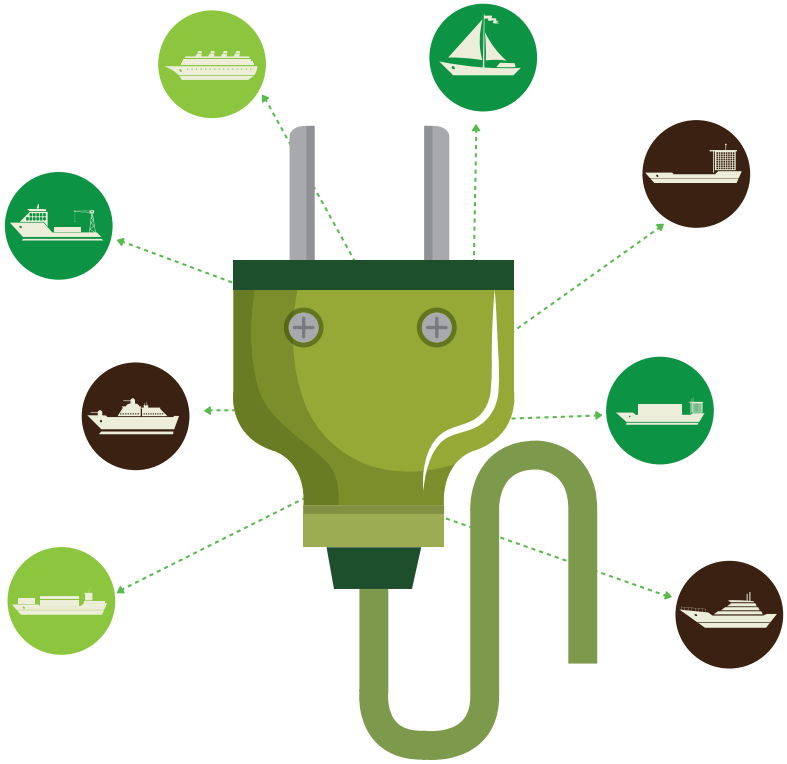
1 gennaio 2022

Luigi Merlo
presidente di Federlogistica

L'elettrificazione delle banchine portuali rappresenta oggi l'unica risposta realistica e concreta rispetto al tema energetico ambientale e portuale dando attuazione alle linee guida in sede comunitaria.

COLD IRONING SCELTA OBBLIGATA

“ Quella del cosiddetto cold ironing, resta comunque “una scelta obbligata”: i Ministeri competenti hanno stanziato le risorse necessarie per realizzare le infrastrutture “ma rischiano di subire pesantissimi ritardi con uno scenario a macchia di leopardo, caratterizzato in alcuni casi da assenza di progetti, oppure progetti già superati non in grado di rispondere alle reali esigenze”.



“ Pressoché la totalità delle navi da crociera, una quota crescente di traghetti e molte navi cargo in porto potrebbero già oggi collegarsi alla rete elettrica delle banchine in quanto già predisposte. Ma sono necessarie risposte e indicazioni chiare che solo una regia unica nazionale, anche fra i Ministeri competenti, è in grado oggi di sbloccare: occorre cioè una struttura in capo al Mims in grado di predisporre progetti adeguati, garantire la tempistica degli appalti e, attraverso un rapporto strutturale con i fornitori di energia, assicurare forniture adeguate al fabbisogno di energia per ogni porto.

“ Risposte altrettanto rapide dovranno essere fornite in tema di costi di queste “forniture” di energia oggi troppo alti per le navi e incomparabili rispetto a costi più bassi derivanti dall'utilizzo, come accade oggi, del carburante tradizionale

2

febbraio 2022

L'INTERPORTO VESPUCCI SEMPRE PIU' GREEN

La struttura che all'interporto completa i magazzini del freddo, dando vita al cold village, può contare su una copertura totale di pannelli fotovoltaici collocati sul proprio tetto. Questo significa che, una volta a regime, l'edificio, che avrà un fabbisogno di energia elevato, potrà essere quasi auto sufficiente.
Ma c'è anche un altro progetto: un trigeneratore che sarà alimentato a Gnl, che produrrà una maggiore quantità di energia, acqua calda e fredda: la fredda servirà ad abbattere i primi gradi di temperatura delle celle frigorifere, la calda sarà invece utilizzata per il condizionamento della palazzina direzionale e l'energia, immessa nella rete dell'interporto, così da rendere autonomo l'impianto da fonti esterne, in modo quasi completamente green.

3

marzo 2022

SRM

Intervista a Massimo Deandreis, direttore generale

L'evoluzione tecnologica in campo marittimo richiede tempo, quello che sta accadendo oggi dimostra che prima realizziamo la transizione energetica, che renda l'Italia indipendente da questo punto di vista, meglio sarà. Questo tocca anche shipping e porti, punto strategico di questo disegno.
I porti possono guidare questo processo di trasformazione, spesso vicini all'arrivo di pipelines, con un'industria già collegata a quella dell'energia, come accade ad esempio al Sud con le raffinerie che andranno riconvertite, ma già sono punti di raccolta di tecnologia e competenza.
I porti poi spesso sono vicini all'industria energivora, quindi qui è più facile l'applicazione dell'idrogeno che sarà, insieme al Gnl, il futuro. Ecco perchè allora i porti non vanno visti solo come luogo di arrivo e partenza dei passeggeri, ma anche come hub energetici con un ruolo strategico.

Lei crede al Cold ironing ?

Al cold ironing credo se i porti saranno capaci di produrre energia, come succede in alcune parti del mondo con offshore eolico ad esempio.

A LIVORNO 100 MILIONI PER LA TRASFORMAZIONE DEL PORTO

aprile 2022

4

Nel triennio che parte dal 2022 il porto di Livorno sarà interessato da un investimento di 100 milioni di euro.
Per fare cosa?
In primis l'elettrificazione delle banchine, poi la dotazione di impianti di produzione da fonti rinnovabili per rendere autonomi le infrastrutture gestite dall'Autorità di Sistema portuale: varchi, fabbricati ma anche illuminazione.
A questi si aggiungono i progetti sperimentali sull'idrogeno, con una progettualità che vada verso l'efficientamento e il risparmio e permetta una crescita a livello di produzione.

“ Se vogliamo davvero raggiungere la decarbonizzazione e la neutralità delle emissioni di carbonio, mitigando gli effetti del cambiamento climatico, serve un impegno collettivo che non può essere affidato ad altri. Ogni territorio deve fare la sua parte, noi come AdSp, vediamo i primi risultati dei progetti sperimentali.

Luciano Guerrieri
presidente AdSp MTS

COSTRUIRE UNA REALTA' UNICA E INTERCONNESSA

LIVORNO

PIOMBINO

LE ISOLE

Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno Settentrionale

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

www.portialtotirreno.it

L'ESEMPIO DI GENOVA

Alessandro Pitto
presidente di Spediporto

Il futuro di porto, città e professioni si deve basare su tre filoni, che prendano in considerazione la valorizzazione e sfruttamento dell'economia del mare, tutela dell'ambiente e relativa compatibilità delle attività produttive con l'ecosistema che le ospita, investimenti decisi e forti sull'innovazione digitale e tecnologica che aiuti la competitività, lo sviluppo e l'occupazione.

BLUE

Per declinare tutti gli investimenti che la città e il porto di Genova stanno facendo per le infrastrutture opere a mare comprese.

GREEN

Perchè crediamo che tutte le infrastrutture e le attività che si realizzeranno sopra di esse debbano essere declinate in ottica di sostenibilità.

SMART

Il porto di Genova è stato il primo a essere informatizzato e digitalizzato più di 20 anni fa, ora è il momento di imprimere una nuova accelerazione.

6

giugno 2022

La transizione ecologica è un’opportunità o una sfida per le Autorità di Sistema portuali italiane

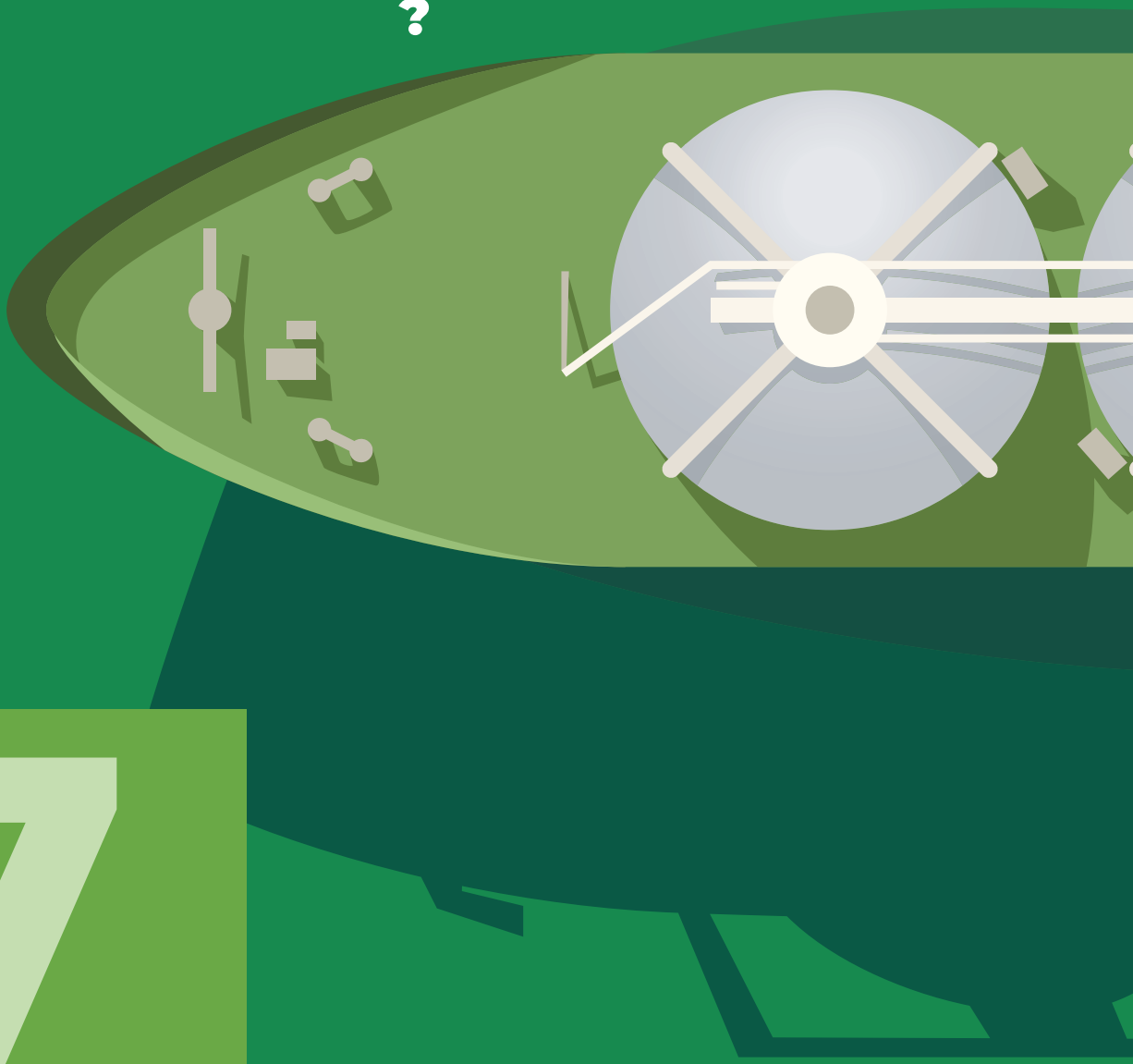
?

la risposta di Sergio Prete

Entrambe.

Si tratta di una sfida il poterla raggiungere perchè il percorso da fare per una sostenibilità completa e una transizione efficace ed efficiente richiede uno sforzo molto importante in termini economici e di azione.

Gli armatori sembrano pronti a energie alternative... E i porti ?



7

Ministro Enrico Giovannini

luglio 2022

Alcune discussioni a livello internazionale dimostrano che il settore non ha ancora scelto sul piano tecnologico quali siano le strade da intraprendere.
In questa condizione di incertezza è difficile riuscire a fornire tutte le possibili alternative energetiche in tutti i porti. Dobbiamo solo guadagnare tempo con il refitting e altri interventi per ridurre l'inquinamento. Così come il cold ironing e nel frattempo lavorare sul piano della ricerca con gli armatori e costruttori per capire dove andrà l'intero settore a livello globale per fare investimenti senza buttare le risorse.

AutoMar logistics

Automar Logistics, dal 1974, è una società leader nel sud Italia nei servizi di logistica integrata. È specializzata in: **trasporto su strada, consegne personalizzate**, **stoccaggio e PDI, servizi di officina e carrozzeria.**

Il quartiere generale di Automar è alimentato al 100% da fonti di energia rinnovabili ed è 100% plastic free.

I NOSTRI TERMINAL SI TROVANO A:
CIVITAVECCHIA, PONTECAGNANO, SALERNO, GIOIA TAURO E TERMINI IMERESE.

1 mln
m² di aree di stoccaggio

55.500
capacità di stoccaggio veicoli

14.000
m² di aree PDI

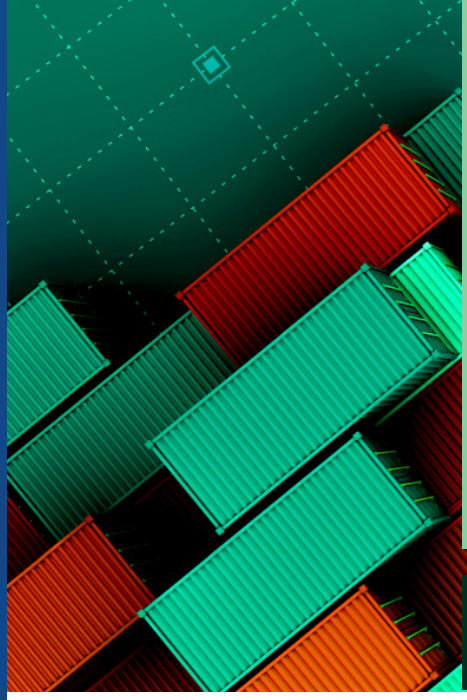
900.000
veicoli gestiti all'anno

0.26%
veicoli danneggiati

400
bisarche gestite

We are Automar
We are humans behind logistics

Via Cristoforo Colombo, snc, 84098, Pontecagnano (SA) - Italy
+39 089 38 57 811 | automarlogistics.it | info@automarspa.it



8

agosto 2022

Paolo Emilio Signorini
presidente AdSp mar Ligure occidentale

L'indipendenza e la transizione energetica rivestono un ruolo importante nei porti italiani: i due principali fattori inquinanti a livello globale sono l'industria e il trasporto. Nei porti le due cose si concentrano con navi, treni, mezzi pesanti in transito.
Ma le soluzioni che stanno emergendo a livello globale vengono sviluppate anche a livello nazionale, tre in particolare:

1

Cercare di diminuire l'attività del trasporto riportando alcune attività manifatturiere in Europa e in particolare in Italia.

2

Cercare di alimentare la maggior parte delle attività produttive e di trasporto attraverso l'elettrificazione evitando combustibili di origine fossile.
Ancora troppa energia arriva da centrali alimentate a combustibili fossili e questo rende il ciclo di vita delle attività non ancora adeguato a come vorremmo.

3

Per ottenere questo è necessario traguardare con attività di ricerca la possibilità di usare combustibili di origine non fossile che oggi richiedono ancora un quantitativo di energia derivante da quelli fossili.

Guido Grimaldi
presidente Alis

TRANSIZIONE ENERGETICA E MAREBONUS

9 settembre 2022

“ L’intermodalità resta oggi l’unica reale alternativa per percorrere quella transizione ecologica necessaria.
Ecco perchè il Marebonus, nonostante ad oggi sia stato rifinanziato e abbia ricevuto un finanziamento maggiore, deve diventare una misura strutturale.
Deve essere capito che non si può saltare negli anni dai 77 milioni del 2007 ai 20 di oggi passando da 45 milioni, ma considerare un Marebonus pari a 100 milioni di euro annui.
Lo shipping infatti, è sì parte del problema delle emissioni, ma è anche parte della soluzione togliendo ogni anno dalla strada migliaia di camion che inquinerebbero almeno il 70% in più.
Le direttrici delle Autostrade del mare sono perciò vitali per rispondere alla transizione verde.

Ugo Salerno
AD di Rina

ottobre 2022

10

NON C'È ALTERNATIVA AL NUCLEARE

21

“ Per quello che ne sappiamo adesso, per vincere la sfida della decarbonizzazione non c'è alternativa al nucleare, la tecnologia più sicura e meno impattante tra quelle conosciute”.
“Se cerchiamo di immaginare quali saranno le fonti di energia nel 2050, io penso al nucleare e all'energia dai rifiuti e a quella data, dopo averla prodotta si dovrà affrontare anche il tema del trasporto dell'energia.

Non confondiamo il nucleare con Chernobyl: quella era una stazione energetica che doveva produrre plutonio e che non aveva sistema di contenimento. Non ha a che fare con le centrali nucleari di oggi, sarebbe come come paragonare un'auto di 40 anni fa a una di oggi.

E gli incidenti finora registrati ?

Ne ricordo tre, anche se Chernobyl lo lascerei a parte. C'è stato quello di **Three Mile Island** addirittura antecedente al 1986, ma di cui pochi si ricordano anche perchè fu tutto contenuto. E poi quello di **Fukushima**. È dimostrato che l'area intorno alla centrale è radioattiva addirittura meno che il resto del Giappone.
Non necessariamente dobbiamo realizzare centrali come quella in Finlandia, per quelle di terza generazione potrebbero bastare anche meno di sette anni.

APPLICAZIONE NELLO SHIPPING

Nello shipping l'applicazione si potrebbe avere con reattori modulari piccoli a cui stanno lavorando società, paragonabili a un motore marino, completamente chiusi che costano di più, ma durano anche 60 anni. Nella corsa verso il 2030 e poi la tappa finale del 2050, questa per me è l'unica alternativa possibile.

Intervista a Dino Menichetti Regional Manager

FERCAM

?

Per una mobilità più sostenibile anche nel settore dell'autotrasporto e nella logistica, giunti a questo punto della transizione ecologica, **su quale tipologia di nuova propulsione è conveniente puntare** per sostituire entro il 2035 la produzione e la vendita di motori endotermici, secondo le direttive UE?

Il mercato e la ricerca hanno puntato la barra dritta sull'**elettrico o idrogeno, biocarburanti e altre innovazioni saranno davvero il futuro** prossimo per la movimentazione delle merci su strada?

Ne parliamo con **Dino Menichetti**, Regional Manager di Fercam (azienda all'avanguardia sui temi dell'innovazione e della continua ricerca di miglioramento della propria flotta sotto il profilo del minor impatto ambientale possibile, si veda ad esempio **eDAILY**, il primo prototipo di veicolo elettrico a celle a combustibile testato).

OGGI E DOMANI

“ Dobbiamo lavorare su due livelli: il primo è su cosa possiamo fare oggi per decarbonizzare il trasporto, il secondo invece riguarda il futuro e quali tecnologie abilitanti possiamo prevedere per il futuro - è la premessa di Menichetti, peraltro presidente Fercam Echo Labs impresa sociale - Sul primo tema, si sta adottando un mix di tecnologie composto dall'utilizzo di biocarburanti e di propulsioni elettriche mentre per quanto riguarda il futuro prossimo, i test sono orientati sull'idrogeno.

WELL TO WHEEL

“ Per quanto riguarda il **biometano**, con l'investimento attivo in una stazione di produzione a Vipiteno e il **biodiesel** HVO, attraverso una stazione di rifornimento di Eni a Bolzano, **Fercam sta testando entrambe queste due nuove soluzioni.** Che sono peraltro quelle adottabili con maggiore successo nell'immediato, per quanto riguarda l'abbattimento delle emissioni nocive nel ciclo cosiddetto 'well-to-wheel' vale a dire da pozzo a ruota. Ovvero il conteggio delle emissioni non solo al momento dell'uscita dal tubo di scappamento del veicolo ma anche di tutte quelle che vengono prodotte e rilasciate nel corso dell'intero processo di produzione, trasporto e stoccaggio del vettore energetico utilizzato. I biocarburanti vengono prodotti utilizzando, da fermentazione anaerobica, sostanze organiche: questi prodotti di scarto producono comunque emissioni di CO_2 e metano. Se vengono trattati per produrre biometano, ecco che questo processo virtuoso 'neutralizza' le emissioni nel ciclo completo. Per i veicoli destinati al trasporto di distanze a medio e lungo raggio, i biocarburanti rappresentano quindi l'unica soluzione che consente di avere vantaggi per l'ambiente da subito.

L'alimentazione elettrica si presta invece maggiormente per un utilizzo sui mezzi che devono muoversi in ambito urbano e suburbano, per le consegne sul cosiddetto 'ultimo miglio' all'interno delle città - differenzia Menichetti - Fercam in tal senso ha avviato un progetto per introdurre veicoli elettrici per ciascuna filiale: ad oggi ne operano circa 1400 per nostro conto. E sempre nell'ottica del 'ciclo completo' di cui sopra, Fercam ha avviato anche un piano parallelo per ridurre in modo mas-

COMBI LINE International Spa

LCL
FCL
AIR

Your dynamic nvoocc in Italy

MILANO - GENOVA - LIVORNO - NAPLES

Combi Line International S.p.A.
Via Fanin,2 - 20090 Segrate (MI)
info@combiline.it - www.combiline.it

IATA

sivo la richiesta energetica per alimentare questi mezzi: l'installazione di impianti fotovoltaici, con oltre 4,5 megawatt attivi entro fine 2022, s'inserisce in questa strategia, visto che l'energia prelevata dalla rete è ancora oggi per oltre il 50% di provenienza fossile. I due progetti vanno di pari passo perché se ho il mezzo elettrico ma lo ricarico alla colonnina tradizionale, anche solo parzialmente finisco in ogni caso per contribuire a produrre ancora emissioni.

IDROGENO PER IL FUTURO

“ Per Il futuro invece, l'idrogeno appare la soluzione alternativa più praticabile. Riteniamo che sarà il vettore di riferimento per decarbonizzare la logistica, in primis per i veicoli pesanti e quindi per coprire le distanze a medio-lungo raggio. A differenza del biometano, l'idrogeno 'verde' prodotto per elettrolisi dell'acqua con sistemi fotovoltaici, consente di avere zero emissioni anche al tubo di scappamento e non solo nel ciclo completo.

VEICOLI PESANTI NO ELETTRICO

“ Sui veicoli pesanti infatti ci sono grosse perplessità che l'elettrico possa rappresentare la soluzione - continua Menichetti - Questi dubbi sono legati alle tecnologie attualmente a disposizione: le batterie sono sottoposte a un degrado della capacità di accumulo che è costante nel tempo. L'investimento ingente dal punto di vista economico quindi ha comunque una scadenza a breve termine (10-12 anni?) e non pare conveniente. Una soluzione che non fa gioco neanche dal punto di vista della sostenibilità ambientale, visto che sorge poi il grande problema dello smaltimento delle stesse batterie. Senza dimenticare la grana infrastrutturale: si parla di mezzi che hanno pacchi batteria che variano dai 600 agli 800 kw. Ricaricare veicoli di questo tipo presuppone possedere colonnine di ricarica di proprietà: l'unico vantaggio competitivo in questo contesto quindi mi è dato solo dal fatto di poter produrre in autonomia l'energia, altrimenti non è conveniente. E si parla di investimenti davvero impattanti. Per dare un'idea: presso una filiale Fercam romana che si estende su 12mila mq, aperta h24 e sulla quale operano circa 70 mezzi, assorbe da sola 250mila kw all'anno. E una motrice che andremo a inserire nel parco mezzi da 16 tonnellate, assorbirà da sola un quinto dell'energia necessaria per mandare avanti la filiale. Immaginiamo quanta ne serve per fare 'il pieno' a un veicolo pesante da 44 tonnellate….

MEGLIO L'IDROGENO

“ L'idrogeno invece presenta d'altro canto parecchi vantaggi:
a cominciare dalla velocità di ricarica ma anche sotto il profilo dell'autonomia, più duratura rispetto all'elettrico - ricorda Menichetti - Per questo, stiamo portando avanti da ormai un biennio studi in un progetto con il Cnr di Messina per sviluppare prototipi di mezzi a zero emissioni. Nel nostro caso, si tratta di furgoni alimentati da un power train elettrico che però a bordo sono dotati anche in parallelo a un sistema duel cell con due bombole di idrogeno che permettono di ricaricare 'on board' e in velocità, con meno di 20' di attesa, ed estendere del 30-40% in più il chilometraggio possibile della missione distributiva rispetto a un mezzo totalmente elettrico. Senza sottovalutare la minor necessità sotto il profilo della capienza del pacco batterie: è sufficiente installarne uno meno ingombrante.

SCT salerno containerterminal

Your *friendly gateway* to the World!

www.**salernocontainerterminal**.com

SOSTEGNO DALLE ISTITUZIONI

“ Purtroppo scalare completamente queste tecnologie richiede un grande investimento in termini di risorse economiche ma anche di tempi di attesa, visto che una rivoluzione tanto profonda non può concretizzarsi in una parentesi ristretta.
Ad esempio, la stessa Fercam ha 430 autotreni che collegano le filiali italiane a quelle europee. Si parla di 28 mila carichi completi al mese che si muovo lungo le nostre strade. Per riuscire a sostituire tutto questo con altrettanti veicoli a zero emissioni - che presenta sicuramente costi più elevati anche a livello infrastrutturale e non solo di mero acquisto rispetto a un veicolo con il motore endotermico, con un tir a idrogeno che si attesta intorno ai 500-650 mila euro mentre uno a biometano arriva fino ai 150mila - serve un sostegno da parte delle istituzioni alle aziende. Una politica chiara di supporto all’acquisto di questi mezzi. Il caso del metano è esemplare: come Fercam, abbiamo acquisto una cinquantina di autotreni alimentati a LNG, stiamo chiudendo accordi quadro per la fornitura di biometano ma poi di colpo negli ultimi tempi il costo della materia prima è aumentato a dismisura, passando da 50-55 centesimi sino addirittura a 4 euro al kg. Si parla quindi, sempre facendo riferimento al nostro caso, di un extracosto pari a un milione di euro…

MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

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

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

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

12

dicembre 2022

Emanuele Grimaldi
AD Grimaldi Group

I cambiamenti richiedono tempo

“ I cambiamenti richiedono tempo e hanno bisogno probabilmente di una generazione per essere compiuti, non si può pensare che da un giorno a un altro auto e navi ad esempio raggiungano le zero emissioni.

Per raggiungere gli obiettivi ambientali si dovrà investire per **un’intera generazione**.

Noi come armatori siamo stati ambiziosi e pragmatici perchè siamo andati oltre l’Accordo di Parigi che chiedeva di dimezzare le emissioni entro il **2050**; noi vorremmo arrivare a quella data **con zero emissioni.**

Negli imprenditori c’è senso di responsabilità forse più che nei politici e nei regolatori, al contrario di quanto si dice sul fatto che gli imprenditori rallentano lo sviluppo.
Abbiamo portato avanti proposte pragmatiche per raggiungere prima gli obiettivi climatici, tutelando gli interessi di tutti.

Unità Operativa Fhp Livorno Marterneri

CARRARA · LIVORNO · MONFALCONE · VENEZIA

info@fhpgroup.it www.fhpgroup.it

LA FORZA DELLA SQUADRA

FHP Holding Portuale (FHP), espressione di F2i sgr, principale gestore indipendente italiano di fondi infrastrutturali con oltre 6 miliardi di euro di capitale investito, rappresenta **uno dei principali hub portuali italiani, in particolare nel settore del General Cargo** e in quello strategico dell'approvvigionamento di alcune delle principali filiere industriali italiane, attivo nell'Alto Adriatico e nel Tirreno.
Dal consolidamento in FHP nasce un network integrato di servizi nel settore della logistica portuale delle rinfuse, delle merci varie, del general e project cargo con l'obiettivo di adeguare l'innovazione, lo sviluppo e la sostenibilità del settore alle mutate esigenze del mercato.

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

Unità Operativa di LIVORNO
Via S. Orlando, 18/20 - 57123 Livorno
Tel. +39 0586 2477 - Fax +39 0586 247777

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

FHP LIVORNO MARTERNERI

FHP MONFALCONE MARTERNERI

portualità italiana piano complessivo

Edoardo Rixi
viceministro alle Infrastrutture e Trasporti

Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture e Trasporti risponde volentieri ad alcune domande che gli abbiamo rivolto sul futuro dei porti e sulla necessità o meno di rivedere le modalità di gestione.

Converrebbe mettere a punto un modello che sia in grado di conformarsi alle prescrizioni a livello europeo prima che sia l'Europa stessa ad imporci dei cambiamenti senza che possiamo rendercene protagonisti ?

“ Credo che la portualità italiana abbia la necessità di sviluppare un proprio modello senza essere succuba di decisioni prese da altri sulla spinta dei porti del Nord Europa che, nell'ultimo periodo, sembrano temere di perdere il primato rispetto ai porti mediterranei.

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Orientale

PORTO DI CATANIA

PORTO DI AUGUSTA

AL CENTRO DEL MEDITERRANEO

Sul tema della conformazione delle AdSp, come viceministro, ritiene necessario aprire un dibattito, ipotesi di cui si parla da anni ?

“ Mah, a un certo punto dobbiamo anche tracciare una sintesi per risolvere i problemi che abbiamo sul tavolo, come il conflitto porto-città e le anomalie legate alla rigidità strutturale delle Autorità di Sistema portuale, con riguardo particolare alle difficoltà che incontrano nell’affrontare i grandi temi con operatori che dispongono di una capacità economica superiore agli enti portuali stessi.

Se la diga sarà un’opera “storica” per Genova, a giovarsene sarà l’intero Paese, non crede che, in futuro occorrerà fare molta attenzione ?

“ I porti italiani attendono da tempo un piano complessivo ed è per questo che incontreremo i presidenti delle AdSp per comprendere e studiare insieme a che punto siano le opere del Pnrr e per delineare una prospettiva di investimenti che valga almeno per i prossimi dieci anni.

Uno dei temi evidenziati anche dalla diga di Genova è quella di opere importanti e investimenti pubblici... ?

“ Opere come quella portata sarebbero necessarie anche in altri porti del Paese. Difficilmente, però, sarà possibile finanziarli con capitale pubblico poiché oggi per la diga abbiamo drenato buona parte delle risorse destinate alla portualità.
Il Paese deve guardare con maggiore attenzione al mare e capire se sia possibile attraverso risorse delle banche o indebitamenti bancari anche per l’esecuzione di opere in ambito. Modificando alcune regole riguardanti la conformazione delle AdSp si potrebbe rendere possibile la partecipazione di operatori ai finanziamenti di molte opere, in tal modo i guadagni , oltre che allo Stato, andrebbero anche al singolo operatore.
Una diga, che dovrebbe durare almeno 80 anni e influirà in maniera sostanziale sui traffici di una realtà portuale come Genova e tutto l’Alto Tirreno, proietterà ovviamente i propri effetti positivi anche sul sistema logistico intermodale sull’intero territorio nazionale. Sono tutti temi che dovremo affrontare, unitamente a quelli del gigantismo navale e della concentrazione degli operatori a livello mondiale, un fenomeno che fa comprendere come la governance dei porti debba essere rafforzata sempre di più.

L’impegno di Assoporti su informatizzazione, dragaggi infrastrutture e ambiente

Rodolfo Giampieri
presidente di Assoporti, ha risposto volentieri ad alcune nostre domande sullo scottante ed attualissimo tema della transizione energetica, dei carburanti futuri, delle nuove tecnologie, sicurezza, semplificazioni…
tutti argomenti che Assoporti ha trattato con grande interesse in convegni ed eventi.

Parliamo della transizione energetica, che nei prossimi anni accompagnerà il settore del trasporto, compreso, se non sopra tutto, quello marittimo. Gli armatori, in questi anni, si stanno adoperando per sostituire o adeguare le proprie flotte, così come avviene anche in altri settori. Qual è la misura dell’impegno che si sta profondendo, in particolare sul fronte dei porti, e quanto il Pnrr e il Fondo complementare possono agevolare l’Italia in questo processo

?

“ Il Pnrr e il Fondo complementare orientano le ingenti somme di denaro che, fortunatamente sono comprese nei programmi di tutte le AdSp italiane. Entrambi si orientano su tre grandi temi:

- miglioramento delle infrastrutture, tra cui inserisco anche la necessità imprescindibile dei dragaggi;
- informatizzazione che, giustamente, entra nei porti in maniera forte e prepotente modernizzandoli;
- sostenibilità ambientale, senza trascurare quella economica e sociale, poiché ormai la dobbiamo intendere nell’ambito di una visione più ampia, visto che sarà l’elemento dominante e la strategia di ognuno per il prossimo futuro. In questo senso il tema della sostenibilità è fortemente propugnato dal Pnrr.

Parlando di carburanti per la navigazione, quale obiettivo pensa di potersi porre, dato che le soluzioni alternative appaiono molteplici e, allo stesso tempo, esigue.

?

“ Dato che il *“mondo”* nel quale in questo momento stiamo *“navigando”* ci appare come nuovo, non abbiamo ancora un carburante di riferimento e, molto probabilmente, è proprio questo l’elemento che va in qualche modo chiarito: non possiamo correre continuamente dietro a fonti di propulsione totalmente diverse tra loro e che, per essere concreti, presentano anche difficoltà o incertezza di approvvigionamento.

Ritengo dunque che la ricerca debba costituire il punto nodale di riferimento e rivestire un ruolo fondamentale nella ricostruzione di queste necessità. C’è una frase che mi ha molto colpito e a cui sono profondamente legato:

“Tutti vogliono tornare alla natura, ma nessuno ci vuole tornare a piedi”.

È evidente che dobbiamo partire dalle condizioni in cui ci troviamo e, grazie alla ricerca, migliorare le fonti energetiche.

Su questo si sta lavorando molto e lo stanno facendo sia gli armatori che le imprese della portualità, l’intero cluster sta cercando delle direttrici che, però, dovranno essere individuate in maniera netta per evitare di imbatterci in una atomizzazione delle fonti energetiche che non potrebbe che generare confusione.

Presidente c'è una parola che nei convegni e nei dibattiti si intende pronunciare da diverse parti, imprenditori, presidenti etc: "semplificazione": cosa chiedete al nuovo Governo e come vi accosterete al problema ?

“ La semplificazione è senz'altro determinante, per un motivo ovvio quanto semplice: i soldi stanziati sulla carta devono essere spesi trasformandoli in opere reali da destinare alla modernizzazione del Paese e il Pnrr, come il Fondo complementare, rende disponibili somme enormi che, in qualche modo, potranno davvero rivoluzionare il sistema Italia, ma occorre farsi trovare nelle condizioni di poter spendere al meglio questo denaro.

E' in questo tipo di semplificazione che rientra, non già la ricerca di essere liberi di agire secondo la volontà di ciascuno, ma di essere coerenti con i tempi delle imprese e dell'Europa poiché il 2026 sarà un anno di riferimento molto importante per la realizzazione di tali opere. Per questo è importante creare una serie di regole che, in qualche modo possano facilitare - lo ripeto - non la possibilità di evitare i controlli, ma quella di poter costruire le opere necessarie.

Per concludere il concetto, mi preme ricordare due elementi fondamentali: i cantieri, quando vengono aperti, danno da lavorare a migliaia di persone, quando si chiudono lasciano sui territori delle competitività molto spinte perché quanto viene costruito favorisce la competitività complessiva.

Di fronte ad argomenti di tal genere c'è veramente poco da scherzare: dobbiamo unirci in uno sforzo comune per metterci in condizioni tali da riuscire ad ottenere queste opere così che possano costituire il momento della vera modernizzazione dell'Italia che, con la spinta robusta verso le semplificazioni impressa dal precedente governo. che deve tuttavia essere profondamente rafforzata, possiamo conseguire davvero l'obiettivo di una reale e solida modernizzazione dell'Italia.

Parlando di porti, anche in questo ambiente si vive una fase caratterizzata decisamente dall'introduzione di molte nuove tecnologie: come si intreccia tutto questo con la sicurezza? E come potrà dar vita a nuovi sbocchi professionali ?

“ Il mondo del lavoro portuale si sta trasformando in maniera veramente profonda. Un po’ come tutto il resto della società. Stanno intervenendo nuove tecnologie che, mentre da una parte migliorano il lavoro per le persone, dall’altra, mediante l’informatizzazione e la logistica moderna, mettono in moto professionalità avanzate sulle quali la parità di genere diventa, ad esempio, un dato di fatto normalissimo. Così che, ormai, siamo abituati a vedere molto personale femminile in aziende di logistica che operano nei porti.

C’è un esempio che rende bene l’idea della trasformazione:
io arrivo da Ancona ed ero abituato a vedere i facchini che uscivano dal porto sporchi di nero dopo avere scaricato carbone, bianchi se avevano maneggiato farina; oggi vediamo un gruista che, in maniera scientifica e chirurgica operando a 30 metri da terra, trasferisce disinvoltamente i containers da terra a bordo delle navi e viceversa.

Il lavoro si è trasformato, ma sulla sicurezza non esistono margini per discutere: essa deve configurare l’elemento base di ogni strategia aziendale e, in qualche modo, deve guardare al futuro poiché sulla sicurezza non è ammesso discutere di costi. Occorre avere sempre davanti, come faro, il rispetto assoluto della sicurezza e del rispetto del lavoratore.

Assoporti raccoglie dati dai porti italiani che hanno dimostrato come hanno saputo reagire alla pandemia, poi è venuta la guerra…., quali sono le previsioni per il 2023 ?

“ Sì, i porti sono il termometro più attendibile dell’economia. Quando questa *“tira”* i porti girano perché la merce circola, se gli scambi ristagnano, tutto si rallenta.
È chiaro che quanto è avvenuto in questo periodo, dalla pandemia, fino alla guerra, un metodo raccapricciante, in pieno 2022, per risolvere le controversie tra Stati, la recessione che ne è conseguita, poi l’inflazione….., sono tutti elementi che, in qualche misura, condizionano il mercato.
La nostra sicurezza risiede nella ricerca di una cessazione del conflitto, di una risoluzione del fenomeno pandemico che possa tranquillizzare tutti e facendoci riprendere il nostro futuro con ottimismo e buona lena.
Nel 2021 i porti avevano ricominciato a recuperare tanto che, nei primi sei mesi del 2022, la ripresa aveva assunto connotati davvero interessanti; adesso stiamo risentendo della contingenza negativa e della congiuntura che fa rallentare il mercato. Però, per esempio, alcuni settori - penso al traffico delle crociere e dei passeggeri - stanno risalendo in maniera estremamente significativa e decisa, tanto che, su tali tendenze, credo che sull’andamento dei traffici potremmo formulare previsioni di una buona attendibilità.

ASSOPORTI

Associazione dei Porti Italiani

www.assoporti.it

I porti schiavi del “no” ai dragaggi Sul Pnrr incombe il problema dei rincari

Ormai da tempo Federagenti occupa una posizione di assoluto rilievo in qualità di opinion maker del cluster del mare, esaltando il ruolo di una figura, quella dell’agente marittimo, che più di ogni altra svolge una funzione di raccordo fra mare e terra e al tempo stesso di punto di osservazione privilegiato sui grandi fenomeni di cambiamento che attraversano l’interscambio mondiale via mare, i traffici e una portualità sempre più collocata su una catena logistica.

Presidente Santi, Il Pnrr e un coordinamento nuovo per il settore mare in Italia dovrebbero in teoria fornire molte risposte ai quesiti che Federagenti ha più volte posto, quesiti che si sono puntualmente trasformati in emergenze. ?

“ E’ quel teoricamente che ci preoccupa. Circa un anno fa nella nostra assemblea annuale avevamo lanciato l’idea di un “*gabinetto di guerra*” per coordinare le tematiche strategiche relative al mare, e quindi ai porti e ai traffici marittimi; la nostra idea si è rivelata vincente; il nuovo governo sembra intenzionato ad affrontare il problema delle competenze sul mare oggi sparse fra ben otto ministeri diversi, non solo con un ministero del mare ma anche con una sorta di delega finale che riconosce al Presidente del Consiglio l’ultima parola proprio sui conflitti di competenze fra vari ministeri.

Quindi quello che avevate chiesto si sta avverando

“ Avevamo chiesto che la delega al coordinamento fosse assunta genericamente in seno alla presidenza del Consiglio e che superasse la logica per altro inefficiente dei tavoli tematici. E invece, anche se i risultati saranno valutabili alla prova dei fatti, è il Presidente del Consiglio ad assumere in prima persona le deleghe relative alle azioni governative sul mare avocando ad un Comitato Interministeriale la pianificazione strategica e il coordinamento e, auspichiamo, la soluzione rapida ed efficace di possibili conflitti di competenze fra i vari ministeri sulle singole tematiche, specie quelle emergenziali. E in questo senso, sempre con i se e i ma che sono tipici della politica italiana, per il nostro settore si tratterebbe di una vera e propria rivoluzione in un Paese in cui il mare ha sempre avuto scarsa considerazione.

Quali potrebbero essere le conseguenze pratiche

“ Se si fa davvero sul serio le conseguenze tutte positive, potrebbero essere dirompenti, anche in termini di politica internazionale, nonché di impatto sulle catene logistiche di approvvigionamento. Per non parlare della portualità o della gestione attiva dei flussi dell’interscambio via mare.

Qualche esempio concreto

“ Da veneziano che questo problema lo ha vissuto e la vive sulla pelle, come fattore invalidante per il porto, mi viene in mente il tema dei dragaggi. Qui il conflitto di competenze fra ministeri ha prodotto danni devastanti alla portualità nazionale provocando il dirottamento di traffici, paralizzando grandi infrastrutture portuali e generando distorsioni nella catena logistica. Pensare di affrontare uno dopo l’altro i problemi dei tanti porti italiani che oggi sono schiavi del “no” ai dragaggi, rappresenta quasi un sogno. Significherebbe rivitalizzare porti, terminal e quindi investimenti che in queste aree sono stati effettuati, trasformandoli in un valore aggiunto per il sistema economico nazionale.

LA NUOVA ALLEANZA DEL MARE

L'AMBIENTE

Quali conseguenze invece prevede per l'applicazione del Pnrr ?

“ Purtroppo quando si è parlato di Pnrr e dei miliardi che sarebbero affluiti sul sistema Italia, in molti hanno dimenticato o hanno fatto finta di dimenticare i difetti del sistema Italia e di una pubblica amministrazione che non solo è strangolata dalla burocrazia, frutto anche di una esasperazione normativa, ma è oggi priva delle professionalità necessarie per attuare i progetti contenuti nel Pnrr stesso. Secondo le recenti previsioni dell'OICE il rischio concreto è quello di realizzare nei tempi previsti non più del 30% delle opere che in grande fretta sono state ammucchiate nel contenitore del Piano, e che denunciano terribili ritardi nella fase progettuale, per non parlare di quella esecutiva.

Buon Natale

FEDERAGENTI

The Italian Association
of Ship Agents and Ship Brokers
since 1949

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

Ma sul Pnrr incombe anche il problema dei rincari e quindi della revisione dei costi delle infrastrutture programmate ?

“ Certo. E la soluzione è tutt’altro che facile. Il rischio complessivo è quindi di trovarsi da un lato con un gran numero di opere che non hanno alcuna chance di essere ultimate entro il 2026; dall’altro quello di dover compiere a monte un’ulteriore selezione privilegiando i progetti che sono già in fase esecutiva ammettendo che quelli ancora in fase embrionale non potranno essere messi a terra.

Secondo molti operatori della esiste anche un ulteriore rischio: quello derivante concentrazione verticale delle grandi compagnie armatoriali, che ormai fanno anche i terminalisti, oltre che espandersi anche nel trasporto ferroviario, aereo e su gomma ?

“ Il problema non è la concentrazione, fenomeno al quale abbiamo assistito in molti settori. Il vero tema è quelle che riguarda la capacità del sistema Paese di gestire e vigilare su questi processi facendo sì che diventino forieri di libertà di mercato, efficienza e competitività del sistema Paese. Devo dire che, ovviamente, con tutte le tutele della concorrenza i processi generati dal mercato tendono a non spaventarmi.

Già prima del conflitto in Ucraina sembrava che l’aumento dei costi dei prodotti fosse soprattutto colpa del caro noli. E’ così ?

“ Gli armatori container, poi quelli che trasportano petrolio e quelli di materie prime, hanno goduto di una eccezionale stagione di incrementi dei noli straordinari. Ma questo è accaduto dopo vent’anni di depressione. Per quanto riguarda poi il rapporto aumento dei costi dei prodotti-aumento dei noli non è così automatico come lo si è voluto far apparire. La stima fatta da Unctad circa la percentuale di incidenza dei noli sull’aumento dei prezzi al consumo a livello globale è stato pari all’1,5%. Guai seri invece arrivano dalla rottura di anelli chiave della catena logistica, prima per il Covid, poi per il congestionamento di interi sistemi portuali, infine per drastici cali di produzione.

anche buone notizie!

Il colpo di coda della pandemia, il conflitto russo-ucraino con le conseguenti ricadute sull'economia mondiale e quindi sul trasporto marittimo, l'altalena dei noli container, la sfida della sostenibilità, resa difficile da norme "condivisibili in linea di principio, ma impraticabili nei fatti e soprattutto nei tempi dati", gli ultimi provvedimenti regolatori e le aspettative per il Governo da poco insediatosi. Molti gli argomenti quotidianamente all'esame del Presidente di Assarmatori Stefano Messina che, alla fine del 2022, traccia un bilancio dell'anno che sta per andare in archivio.

Presidente, da dove iniziamo? ?

" Partiamo dalle buone notizie, che, nonostante il quadro a toni foschi dell'economia e degli equilibri mondiali, pure non mancano.

prego...

La sostenibilità ambientale deve essere declinata con quella sociale ed economica

> “ Nell’ultimo periodo abbiamo ‘portato a casa’ alcuni provvedimenti che l’armamento italiano aspettava da anni, e che potranno garantire nuovo impulso a investimenti e occupazione. Mi riferisco all’estensione del Registro Internazionale alle compagnie che battono bandiera di un Paese della UE e al Decreto Attuativo che ha dettagliato le modalità di fruizione dei 500 milioni di euro stanziati con il Fondo complementare al Pnrr per il rinnovo delle flotte. Resta ancora parecchio lavoro da portare a termine, ma si tratta di due provvedimenti importanti, capaci di generare anche un notevole indotto

Che cosa resta da fare affinché questi due elementi possano risultare concretamente efficaci ?

Per quanto riguarda il Registro Internazionale occorre dare avvio al più presto ad un’opera di sburocratizzazione delle norme del nostro settore, per evitare il rischio di flagging out delle navi italiane verso altre bandiere dell’Unione. Si tratta di un lavoro che può essere fatto in relativamente poco tempo e soprattutto a costo zero. Sul rinnovo delle flotte pesano alcuni vincoli Ue che hanno reso la misura di non facile attuazione, ma parliamo comunque di un provvedimento per ora unico nel panorama europeo; un provvedimento sul quale abbiamo lavorato a lungo con le compagnie affinché diventasse una misura pienamente utilizzabile.

Da qualche settimana si è insediato il nuovo Governo. Quali sono le sue impressioni ?

Impossibile dare giudizi dopo così poco tempo. Nel corso degli anni abbiamo lavorato e collaborato con tutti i Ministri che si sono succeduti a Porta Pia e con la relativa struttura, auspichiamo di poter continuare con questo metodo, fatto di confronto, anche serrato se necessario, attenzione al settore e alla sua centralità in uno scenario geopolitico che proprio quest’anno è tornato a farsi difficile e incerto a causa del conflitto russo-ucraino.

A proposito, come ha impattato la guerra sul comparto marittimo ?

“ Per i nostri porti non c’è stato un vero e proprio terremoto. Certo, alcuni scali adriatici hanno registrato una contrazione dei traffici legati a materie prime come acciaio e granaglie in generale, altri – come Livorno – hanno visto crescere quelli legati a prodotti forestali. Di certo pesano, su tutto il sistema Paese e quindi anche sulle nostre attività, il caro energia, il caro carburante e più in generale la dinamica inflattiva che si è generata. In Italia molti porti hanno carattere regionale, vivono in base all’andamento dell’economia del territorio di cui sono parte integrante. Se le imprese rallentano o bloccano la produzione per questi motivi, anche i traffici in import e in export ne subiscono il contraccolpo, come stiamo già notando in alcuni terminal e in alcune banchine.

La pandemia è ormai alle spalle ?

Ce lo auguriamo, ma non sbilanciamoci in previsioni. I dati di traffico nei nostri porti confermano un sostanziale riallineamento ai valori del 2019, in alcuni casi addirittura un miglioramento. Qualche sofferenza si è avvertita ancora nel traffico passeggeri, soprattutto per quanto riguarda le crociere, ma anche questo comparto è ormai ripartito e credo che i prossimi due anni confermeranno questo trend già oggi in accelerazione positiva.

Durante l’emergenza sanitaria i noli container erano saliti alle stelle, e adesso... ?

Adesso sono in marcato declino, siamo circa a -70% rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso. Credo che nel 2023 si arriverà ad una stabilizzazione determinata e agevolata da dinamiche di mercato globali. Il rialzo era stato causato dalla carenza di stiva che si era verificata alla ripresa delle attività dopo la pandemia e al blocco dei porti cinesi, a fronte di un contemporaneo incremento della domanda. Errato quindi parlare di speculazione, tesi smentita dall’andamento dei noli, sotto i livelli di remuneratività e quasi di sostentamento delle compagnie nei dieci anni precedenti.

Agli armatori viene chiesto di fare la loro parte sulla rotta della sostenibilità ambientale. Come vi state muovendo

?

Come sempre siamo pronti a fare tutto ciò che è nelle nostre possibilità ma, non mi stancherò mai di ripeterlo, la sostenibilità ambientale deve essere declinata con quella sociale ed economica. Norme europee come il Fit for 55 e internazionali come il CII dell'IMO rischiano di mettere a repentaglio principi garantiti dalla Costituzione come quello della continuità territoriale o strumenti che contribuiscono davvero alla riduzione delle emissioni come le Autostrade del Mare. Ci siamo attivati in tutte le sedi nelle competenti, ottenendo il riconoscimento di importanti esenzioni; il percorso da compiere è ancora lungo e su questa rotta contiamo di avere un sostegno anche dal Governo.

ASSARMATORI
Siamo la Generazione Blu
www.assarmatori.eu

CONFITARMA

Il Codice della Navigazione ha 80 anni

necessita di un ...tagliando

Nell'anno in corso ricorre l'ottantesimo anniversario del Codice della Navigazione che dobbiamo ai *"padri fondatori"* Antonio Scialoja e Antonio Lefebvre d'Ovidio e alla loro "meravigliosa intuizione".

Il codice è, infatti, un monumento legislativo di enorme importanza per la sua originalità e completezza, emblema dell'unitarietà della materia, che reca la regolamentazione della navigazione marittima, per acque interne ed aerea.

In particolare, il Codice raccoglie una legislazione della navigazione marittima, fino ad allora disorganica e frammentaria, divisa tra il codice di commercio e il codice della marina mercantile, per disciplinare in modo unitario tutti i rapporti che afferiscono al diritto della navigazione.

Questo splendido ottantenne ha però necessità di fare qualche tagliando.

Già in occasione del cinquantenario del Codice della Navigazione, in un convegno svoltosi a Cagliari nel marzo del 1992, si ebbe modo di valutare la sua tenuta verificando l'attualità di alcuni istituti e soluzioni normative.

Questa priorità si ripresenta anche oggi, con maggiore vigore, dopo 80 anni di vigenza del Codice in ragione della continua e rapida evoluzione della navigazione e delle esigenze di competitività rispetto alle altre bandiere.

I tempi sono cambiati: non ci sono più le navi ospedale, i bastimenti e i transatlantici, oggi c'è un mercato globale, uno shipping moderno, competitivo e internazionalizzato. La nave non può essere considerata solo un'infrastruttura navigante ma è per definizione un'industria mobile, dove si incontrano legislazioni, culture, contratti ed economie diverse.

Per consentire alle nostre navi di colmare il gap di competitività rispetto alle altre bandiere è necessario aggiornare un Codice che risente della sua età, semplificando, armonizzando e digitalizzando le procedure amministrative correlate.

L'augurio è, dunque, quello di riformare il Codice della Navigazione e le regole del navigare con il tricolore a poppa, per contrastare l'inevitabile flagging out e per poter competere con le altre bandiere più flessibili e shipping friendly. Il futuro ci vedrà competitivi solo se sapremo dare nuova linfa alla

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

il Mare DENTRO

il futuro del Paese.

“partnership” tra istituzioni e armamento, la cui sinergia è di nodale importanza per favorire una politica industriale lungimirante a tutela dell’interesse marittimo nazionale.

Il Governo in carica ha istituito il Ministero per le politiche del Mare e per il Sud e il Comitato interministeriale per le politiche del mare, con compiti di coordinamento e di definizione degli indirizzi strategici nel settore. È evidente che il mare, finalmente, sta tornando al centro dell’agenda politica del nostro Paese e ciò potrebbe portare, auspicabilmente in tempi brevi, ad una “modernizzazione” del Codice della Navigazione.

A tal fine, Confitarma ha formulato, da tempo, proposte di modifica del Codice, molte delle quali concordate anche con le OO.SS., che non comportano oneri a carico dell’Erario. Tali proposte sono state elaborate proprio nella convinzione che la strategia vincente per salvaguardare la bandiera italiana passi attraverso l’attuazione di urgenti misure di semplificazione normativa dell’ordinamento marittimo nazionale ma anche di “sburocratizzazione” dei processi e di dematerializzazione delle procedure.

È traendo spunto dalle esperienze del passato che potremo affrontare le sfide del presente e del futuro e proseguire così in una ancora lunga navigazione.

Confidando in una lungimirante interazione tra armamento, Amministrazione e politica nazionale auspichiamo, dunque, che le necessarie modifiche del Codice costituiscano oggetto di un rapido ed efficace intervento normativo e consentano di valorizzare la rilevanza strategica dell’intero settore per il futuro del Paese.

le imprese di spedizioni motore del commercio internazionale

In questa fase così delicata per l'economia italiana e globale, caratterizzata da un contesto internazionale instabile, dall'aumento del costo delle materie prime e da un forte fenomeno inflattivo, vorrei dedicare questo spazio ad alcune riflessioni a tutto tondo sulla situazione del settore logistico, sul ruolo che le imprese di spedizioni giocano in questo scacchiere e sulle politiche su cui crediamo che il Governo debba investire con il contributo delle associazioni di categoria.

Le imprese di spedizioni internazionali che ho l'onere di rappresentare come Presidente di Fedespedi sono il motore del commercio internazionale e, come spesso ci piace ricordare, dell'esportazione della qualità del Made in Italy in tutto il mondo. Non a caso tante delle imprese nostre associate sono specializzate nell'organizzazione di supply chain dedicate alle eccellenze manifatturiere del nostro Paese e ai prodotti del comparto enogastronomico che raggiungono i mercati del Nord America e dell'Asia. Questa vivace dinamica commerciale è stata prima messa in "stand-by" dalla pandemia e dalla conseguente contrazione della domanda e vive ora una fase instabile determinata dal perdurare della guerra russo-ucraina, dagli effetti delle sanzioni e dal cambiamento dei flussi commerciali. Basti pensare che nel primo semestre del 2022 – fase in cui erano solo parzialmente visibili gli effetti dei fenomeni di cui sopra – il valore delle esportazioni e delle importazioni ha registrato rispettivamente aumenti del 23% e 45% determinati in larga misura da un fenomeno inflattivo sconosciuto alle economie occidentali degli anni 2000 (+12% su base annua). Di questo risente naturalmente la domanda di trasporto merci su tutte le modalità: in particolare, il trasporto via mare, caratterizzato da scarsità di offerta, noli elevati, e congestionamenti nel biennio 2020-2021, vive oggi un'inversione di tendenza in cui alla diminuzione della domanda a livello globale si associa il ribasso dei noli cominciato a Febbraio di quest'anno.

È chiaro, dunque, che in uno scenario di nuovo inedito come quello odierno, istituzioni, stakeholder, operatori sono chiamati a lavorare in modo sinergico per rendere le catene di approvvigionamento robuste e flessibili allo stesso tempo.

Come Confetra abbiamo avuto modo di rappresentare alla nuova Presidente del Consiglio Meloni le priorità del mondo della logistica che naturalmente sentiamo da vicino anche nel panorama del freight forwarding: riduzione del cuneo fiscale, semplificazioni normative,

Alessandro Pitto
presidente Fedespedi

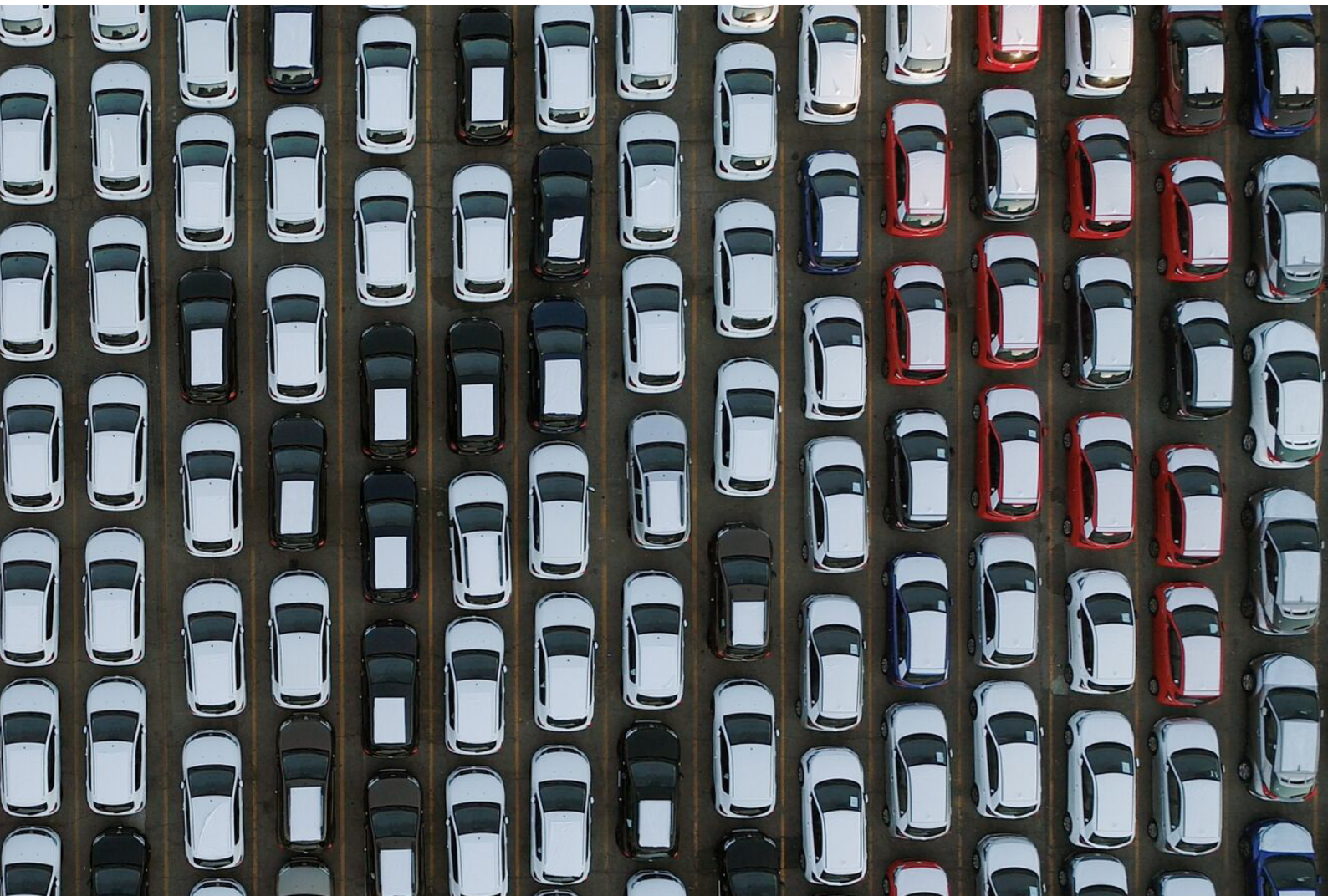
infrastrutture fisiche e digitali.
Parto dalla fine: senza infrastrutture i nostri hub logistici – porti, aeroporti, interporti – e le nostre reti sono destinate a perdere competitività in favore del Nord Europa e del Sud del Mediterraneo. Le nostre performance nel 2021 sono state brillanti e migliori degli altri Paesi europei grazie a una vivacità economica che ci ha fatto chiudere l'anno passato in testa all'Unione Europea per livello di crescita (oltre il 6%). Ma per la competitività e la crescita a lungo termine questo non basta. Parlare oggi di investimenti infrastrutturali a medio e lungo termine significa parlare anche e soprattutto di infrastrutture digitali che possano rendere sempre più fluidi i traffici import-export grazie a sistemi di condivisione dei dati e interoperabilità tra operatori e amministrazioni coinvolte nelle filiere logistiche: è un concetto che a noi imprese di spedizioni sta molto a cuore in virtù del nostro ruolo di facilitatori, consulenti, organizzatori della complessità delle fasi logistiche e che può realizzarsi in progetti reali grazie alle risorse contenute nel Pnrr a sostegno della transizione digitale delle imprese del settore.

Allo stesso obiettivo di consolidamento dell'efficienza e della competitività mirano, infatti, le semplificazioni normative a costo zero: ZES, ZLS ma soprattutto il Sudoco, strumento cardine per garantire qualità, efficienza, velocità del 'momento doganale' di cui il mondo degli operatori logistici ha chiesto per anni l'attuazione. Siamo, dunque, soddisfatti non solo dell'inserimento del Sudoco nel Pnrr ma soprattutto dell'avvio della sperimentazione nel porto di La Spezia. Da ultimo, crediamo anche che per beneficiare davvero di questi strumenti vada affrontato il tema delle risorse umane nella Pubblica Amministrazione che necessita di personale adeguato sotto il profilo quantitativo e della formazione, quale fattore indispensabile per accrescere la competitività logistica del Paese e rispondere alle esigenze delle imprese. Le risorse umane sono un tema a cui siamo particolarmente attenti come settore e come categoria nello specifico: il nostro è, infatti, un settore decisamente labour intensive in cui le persone sono il cuore pulsante delle attività e il motivo per cui i clienti scelgono di affidarsi a noi. Fedespedi sta lavorando insieme alle imprese associate da oltre un anno in modo mirato sulle modalità attraverso cui valorizzare e coltivare talenti e competenze presenti nelle imprese a beneficio della competitività del nostro Paese. Per fare questo, chiediamo al Governo di intervenire su un tema centrale per il tessuto imprenditoriale e il sostegno al lavoro di qualità: la riduzione del cuneo fiscale.

SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

www.sintermar.com



Abbiamo reagito alla pandemia, ora puntiamo sulla crescita del nostro sistema produttivo

Umberto Paoletti
direttore generale Confindustria Livorno Massa Carrara

Stiamo vivendo un periodo fortemente influenzato dal rapido e imprevisto mutamento dello scenario socio-economico causato dalla crisi energetica di portata straordinaria. L'Italia, grazie alla sua Industria, ha orgogliosamente reagito alla pandemia, mantenendo il secondo posto della manifattura europea, ma quella sfida epocale, purtroppo, era solo il primo tempo, della partita. C'è ora da giocare il secondo tempo e puntare ancor più convintamente sulla crescita e sulla competitività del nostro sistema produttivo.
L'industria manifatturiera, ad alta intensità di manodopera, presente sul territorio costiero – dalla nautica all'acciaio, dalla chimica al lapideo, dall'oil & gas all'automotive, insieme alla logistica marittimo-portuale in tutte le sue articolazioni - sono risorse strategiche che formano un sistema articolato e diversificato, non facilmente rintracciabile nel sistema Paese.
La strategia, che abbiamo tracciato come la nostra Confindustria per la reindustrializzazione della Costa toscana, deve essere finalizzata a rendere efficace e funzionale la connessione tra tutte le infrastrutture che caratterizzano la geografia tra l'area metropolitana di Firenze e le portualità di Carrara, Livorno e Piombino.
Il percorso non è certamente in discesa, in quanto restano ancora da completare le grandi infrastrutture, quali la Darsena Europa, il corridoio tirrenico, i collegamenti ferroviari dalla Costa verso l'area metropolitana fiorentina, le infrastrutture materiali e immateriali per i porti di Piombino, Elba, Livorno e Marina di Carrara, oltre che l'ammodernamento di strade e ferrovie per sfruttare la posizione strategica dell'Interporto Vespucci.
A potenziare l'intermodalità della nostra Costa, ci sono senza dubbio i due aeroporti di Firenze e Pisa. Il potenziamento e l'interconnessione dei due scali è di sicuro interesse per tutta la nostra Regione. E' iniziato il dibattito pubblico circa la costruzione di una nuova pista a Firenze, dopo 26 anni dall'allungamento per 200 metri della pista del Vespucci.
Il tema dell'energia continua inoltre a tenere banco sullo scacchiere internazionale ed in tale scenario la notizia della firma del presidente Eugenio Giani dell'autorizzazione per tre anni del rigassificatore a Piombino emerge come un'opportunità di sviluppo, atteso che tale infrastruttura sarà di particolare utilità per tutto il Paese.

Conseguentemente i ritardi che caratterizzano la ripresa industriale, la bonifica dei SIN, la realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari della zona a sud della nostra provincia troveranno necessariamente la dovuta attenzione e continuità d'impegno governativo da anni carente. Si ripropone quindi la sfida di trasformare una criticità in una sommatoria di opportunità.

Affrontare le sfide del cluster marittimo con una sola voce

Laurence Martin
segretaria generale della Federazione del Mare

La Federazione del Mare, che riunisce una parte significativa dell'ecosistema imprenditoriale marittimo nazionale, è pronta ad affrontare con consapevolezza e responsabilità le attuali sfide che coinvolgono il settore, proponendosi di dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo italiano e contribuire allo sviluppo del Paese. Decarbonizzare, Digitalizzare e Circolarizzare (DDC): non c'è alternativa. L'attuazione di una transizione sostenibile di ogni misura legislativa del pacchetto Fit-for-55% sarà cruciale per tutti i segmenti della nostra economia blu.
Il cluster marittimo italiano nazionale attraverso la Federazione del Mare può affrontare tematiche e sfide cruciali quali la decarbonizzazione e l'efficienza energetica; l'innovazione e digitalizzazione delle navi e dei porti, la valorizzazione del capitale umano e delle professioni del mare, con uno sguardo sempre rivolto al Mediterraneo, con una sola voce per farsi ascoltare dai decisori nazionali ed internazionali competenti. In quest'ottica, nel corso degli ultimi anni, Federazione del Mare ha favorito la costituzione di alleanze strategiche e collaborazioni virtuose per il rafforzamento del suo network a livello nazionale (Cluster Big), europeo (ENMC- European Network of Maritime Clusters) e internazionale (Italia-IORA- Indian Ocean Rim Association), anche in considerazione del ruolo cruciale che l'Italia svolge nel settore.
La crescente competizione geopolitica ed economica porta ad un livello di sofisticazione tecnologica sempre maggiore che chiaramente coinvolgerà anche tutti i settori della Blue economy e saremo inevitabilmente chiamati a rispondere a tali sfide, ponendoci in maniera critica rispetto alle possibili soluzioni da adottare.
Nel contesto di questo percorso, rientra il progetto MedBan -Mediterranean Blue Accelerator Network, di cui la Federazione del Mare è partner. Il progetto avviato di recente, finanziato nell'ambito del programma europeo COSME,

avrà una durata di 2 anni e, coordinato dal partner portoghese Forum Oceano con la partecipazione di sei maritime cluster dell'Area Mediterranea appartenenti al network della WestMed Alliance (Francia, Grecia, Italia, Malta, Portogallo e Spagna) e la collaborazione di due maritime cluster dell'area Nordafricana (Tunisia e Algeria), mira a rafforzare l'ecosistema industriale europeo legato alla blue economy, mobilitando le PMI verso processi e tecnologie volti ad adeguare i loro modelli di business alla transizione verde e digitale, accrescendone la competitività.

Siamo profondamente convinti che questo progetto possa rappresentare un modello virtuoso per accrescere la competitività dell'ecosistema industriale europeo e del Mediterraneo per tutti i settori della blue economy, incluso lo shipping. FdM e il Cluster Big rappresentano le due anime del cluster italiano, quella industriale e quella scientifica e ricopriranno un ruolo di straordinaria importanza nel progetto con l'ambiziosa missione di alimentare e stimolare anche la crescita dell'ecosistema industriale, territoriale e nazionale, con il coinvolgimento di realtà industriali e società di servizi importanti per il settore della Blue economy.

Tra le tante tematiche sul tappeto, il rafforzamento della partecipazione delle donne nel settore marittimo sta molto a cuore alla Federazione che sostiene e supporta le numerose iniziative portate avanti in ambito nazionale, come quelle di Assoporti e Fedepesca, e in ambito internazionale ed europeo. In particolare, ricordo il progetto finanziato dalla Commissione europea WESS, "Contributing to an Attractive, Smart and Sustainable Working Environment in the Shipping Sector, di cui Confitarma è membro dello Steering Committee, presentato a Bruxelles il 30 Novembre. La sostenibilità e la competitività del trasporto marittimo europeo dipendono dalla sua capacità di continuare ad attrarre nuovi professionisti e di investire nel miglioramento delle qualifiche per affrontare le sfide della transizione verde e digitale. Il Progetto WESS ha implementato diverse attività incentrate su digitalizzazione a bordo e miglioramento della partecipazione delle donne nella navigazione europea. Inoltre, di recente, molti bandi europei stanno mettendo l'accento sulla necessità di sviluppare politiche di genere nell'economia blu, nei quali la Federazione del Mare partecipa.

Finalmente, oggi nel mondo marittimo come in tanti altri settori, la mentalità è molto cambiata e, anche grazie all'IMO e ad altre organizzazioni marittime, si stanno aprendo opportunità di carriera per le donne. Infatti, oggi vi sono esponenti femminili del mondo marittimo di grande talento e capacità, attive in tutti settori della Blue economy: industria armatoriale, pesca, nautica, porti e terminal, ricerca, organizzazioni internazionali, formazione. Ciò dimostra che anche nel nostro mondo, alla fine si guarda a ciò che le persone sono in grado di fare e non al loro genere.

Dobbiamo lavorare tutti insieme per innovare e garantire pari opportunità per tutti. L'uguaglianza nel mondo del mare è fondamentale per aiutare a raggiungere un futuro sostenibile che tenga conto delle sue tre dimensioni (economica, sociale e ambientale) al servizio della competitività dell'industria del mare nel suo insieme.

La decisione di porre il Mare al centro dell'attenzione governativa è certamente un segnale importante per il nostro settore che dobbiamo saper cogliere.

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova

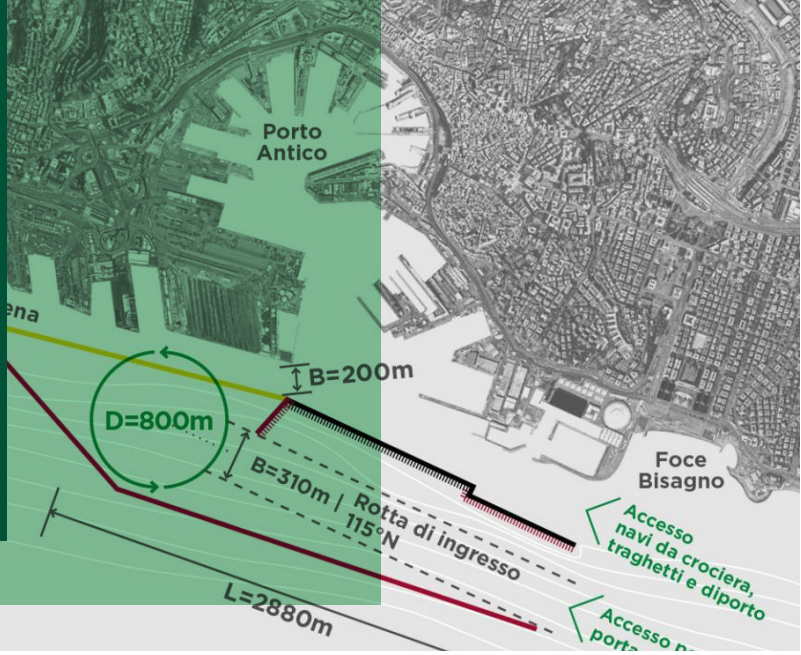
Agenzia Marittima
LE NAVI

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

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it

www.lenavigroup.it

la grande diga di Genova stupirà il mondo



Nei giorni scorsi, a Genova, si è finalmente firmato il contratto per la realizzazione della nuova diga foranea del valore complessivo a base d'asta di 928 milioni fra l'Authority della Superba, da una parte e We Build, leader del consorzio di imprese che comprende Fincantieri infrastrutture opere marittime, Fincosit e Sidra, dall'altra. L'opera, che si presenta veramente ciclopica, consentirà l'accesso in massima sicurezza alle grandi portacontenitori lunghe fino a 450 metri (per adesso),vale a dire di dimensioni praticamente doppie di quelle delle unità che il più grande porto d'Italia può ricevere oggi.

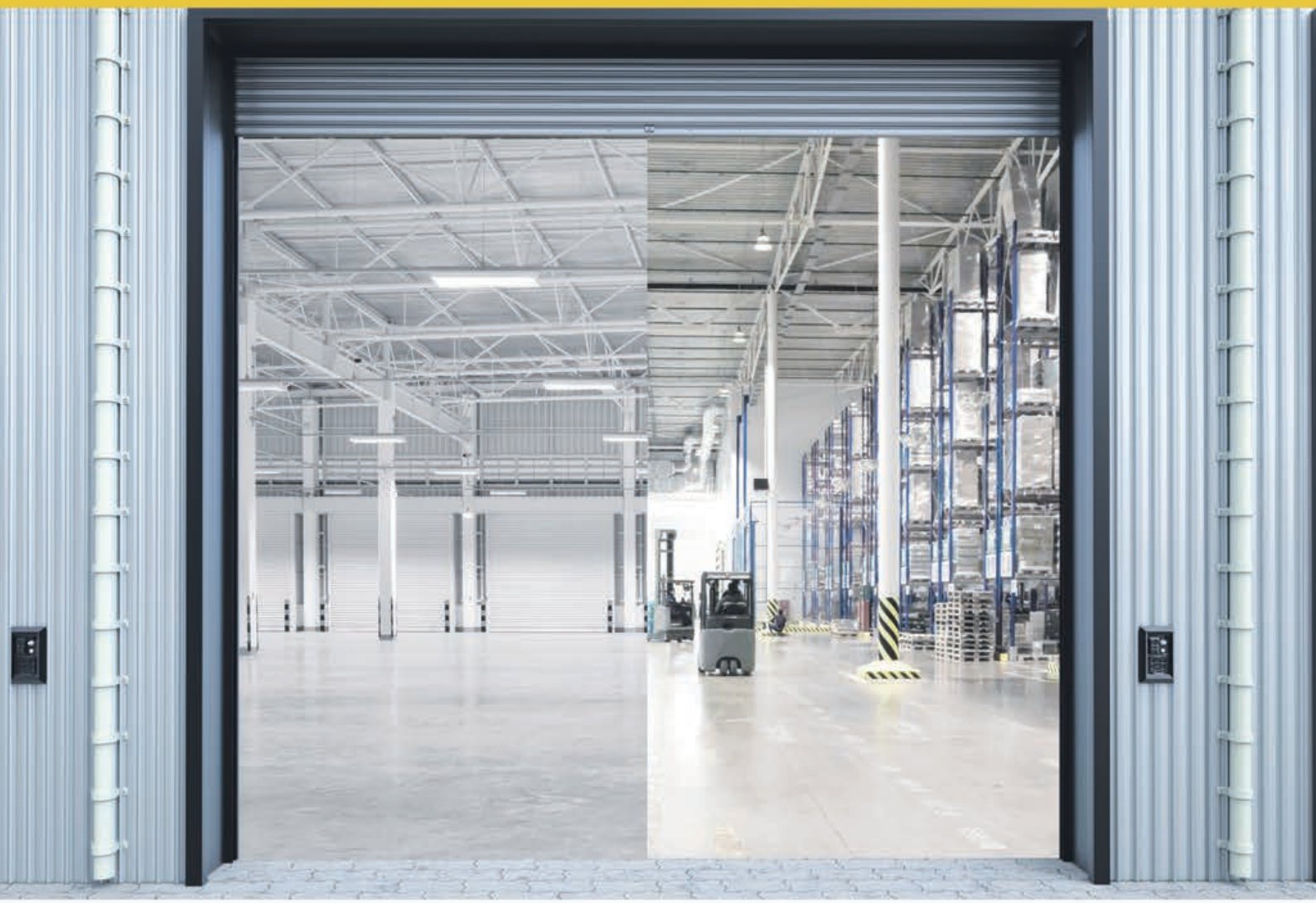
Si tratta, come è facilmente comprensibile, di un progetto di enorme portata economica, assolutamente indispensabile per assicurare al porto genovese il ruolo di primo piano che gli spetta e per far sì che la città e il territorio possano guardare al futuro con sufficiente sicurezza. La grande diga, che comunque non ha mancato di suscitare discussioni e riserve di varia natura, poggerà su fondali di 50 metri risultando così la più profonda al mondo, si svilupperà per complessivi 6,2 chilometri e occuperà complessivamente almeno un migliaio di persone.

Il piano dei lavori prevede che l'enorme barriera frangiflutti nascerà a una distanza di circa 450 metri dall'attuale diga foranea e, nella prima fase, quella già finanziata, è previsto l'impiego di 7 milioni di tonnellate di detriti lapidei che serviranno a sostenere un centinaio (dovrebbero essere 104) di cassoni cellulari ciascuno dei quali misurerà, più o meno, 67 metri in lunghezza, 35 in altezza e 33 in larghezza. Per rendere più plasticamente l'idea della portata e delle dimensioni del gigantesco manufatto basterà considerare che ciascun cassone avrà le dimensioni di uno stabile di 10 piani, un qualcosa, insomma, attraverso cui il l'ingegneria e il lavoro italiano si apprestano a stupire ancora una volta il mondo.

La partenza dei lavori si è resa possibile in conseguenza del rigetto, da parte della prima sezione del Tar per la Liguria, dell'istanza cautelare di sospensiva avanzata da Eteria, il gruppo imprenditoriale guidato da società del calibro di

Interporto Campano

Il luogo ideale per far crescere la tua impresa



Scegli il tuo spazio immobiliare nell'*hub* logistico-distributivo di rilevanza internazionale connesso con i principali *network* mondiali.

Un luogo dinamico in cui sviluppare il tuo business, attraverso un completo ed efficiente sistema di servizi a supporto dell'attività d'impresa. **Il valore aggiunto che fa la differenza.**

ZES Campania · Sicurezza · Terminal Intermodale · Stazione Ferroviaria Merci · Capannoni Refrigerati · Dogana e GdF · Banche

INTERPORTO CAMPANO

CONNECT YOUR BUSINESS

www.interportocampano.it • info@interportocampano.it • +39 081 3115111 • Nola • NAPOLI

Gavio e Caltagirone, con Rcm costruzioni e la spagnola Acciona, avverso il provvedimento di aggiudicazione al raggruppamento facente capo a We Build-Fincantieri. Resta, in ogni caso, il fatto che il 27 Gennaio prossimo i giudici amministrativi genovesi si riuniranno nuovamente per discutere e decidere nel merito l'opposizione di Eteria e il fatto che potrebbe, in qualche modo, riservare qualche sorpresa.

L'opera, com'è naturale oltre che scontato, specialmente da noi, non è esente da contraddizioni, polemiche, illogicità più o meno manifeste ed amenità varie, come, ad esempio, la circostanza che, con buona pace per tutte le strombazzate teorie sul riciclo, per il riempimento dei cassoni, non potranno – a quanto sembra – essere impiegati i materiali edilizio lapidei che risulteranno dalla demolizione della diga oggi esistente.

Un altro punto su cui potrebbe appuntarsi una striatura di scetticismo è quello del termine dei lavori, previsto per il 2026, una data imposta tenendo in conto la relazione fra le modalità di erogazione dei 500 milioni dei fondi Pnrr e l'attuazione del progetto. Certo, Genova è Genova e, con la costruzione del ponte san Giorgio, già Morandi (per la quale, però, si son seguite procedure straordinarie), ha efficacemente dimostrato di essere capace di strabiliarci, ma, come non pensare - solo per fare un esempio - alla lunghissima e per molti aspetti controversa avventura del Mose a Venezia, o alla storia infinita della darsena Europa di Livorno che, sebbene se ne parli da una ventina d'anni, è praticamente ancora al palo di partenza?.

Sia come sia, la stipula del contratto, con tanto di sigillo notarile, sancisce l'inizio dei lavori per il prossimo 5 Dicembre, si tratterà soltanto – si fa per dire - di insediamenti di cantiere ed opere preliminari, di bonifiche e predisposizione del sito. I lavori veri e propri inizieranno, invece, molto probabilmente nell'Aprile del prossimo anno con l'inizio della costruzione dei cassoni modulari in stabilimenti galleggianti ripartiti fra la stessa Genova e Piombino. Saranno anche allestiti due centri per la produzione del calcestruzzo che servirà per amalgamare i 7,5 milioni di tonnellate di detriti con cui verranno riempiti i moduli.

A quel punto lo scalo genovese dovrà assistere a un bel po' di modifiche del suo aspetto attuale: per esempio i depositi chimici dovrebbero venir trasferiti da Multedo a Ponte Somalia, i moli a pettine di Sampierdarena saranno colmati (tombare non pare beneaugurante) per lasciare il campo a una piattaforma destinata al il movimento delle merci che sarà attrezzata con fasci di binari per il collegamento con i vari terminal portuali rendendo così assai più celeri ed efficienti le operazioni portuali, fattore assolutamente indispensabile per confermare vieppiù Genova nella sua posizione di porto leader in ambito mediterraneo ed europeo.

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

www.portodigioiatauro.it

IL **PIÙ GRANDE PORTO** DI **TRANSHIPMENT** D'ITALIA

AL CENTRO DEL MEDITERRANEO

AdSp dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio guarda allo sviluppo dei suoi cinque porti

Con l'adozione del Bilancio di previsione 2023 e il triennale 2023-2025 e relativo Piano operativo triennale 2023/2025, l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio dimostra di voler guardare allo sviluppo dei cinque porti di giurisdizione con tutta l'attenzione possibile.

Tra le pieghe dei documenti di programmazione, diverse sono le misure pianificate per la realizzazione di opere infrastrutturali e per la manutenzione straordinaria degli scali portuali che tracciano e definiscono la strategia adottata dall'Ente, presieduto da Andrea Agostinelli, a sostegno del massimo sviluppo dei porti di competenza (Gioia Tauro, Crotone, Taureana di Palmi, Corigliano Calabro e Vibo Valentia).

Gli investimenti e le infrastrutture previsti nel POT 2023-2025, ripartiti nelle diverse annualità in modo assolutamente conforme con la strategia dall'Ente, rappresentano un punto di partenza che non dovrebbe mancar di produrre i suoi effetti in un arco temporale che si estenderà oltre la stessa programmazione triennale.

Al suo interno gli interventi principali sono stati inquadrati in specifiche macroaree per rispondere in termini di manutenzione del patrimonio pubblico demaniale, di capacità portuale e di accessibilità marittima, assegnando anche il ruolo dovuto all'efficientamento energetico e ambientale e alla digitalizzazione della logistica e dei porti.

PORTO DI GIOIA TAURO

In particolare, nel **porto di Gioia Tauro** assume strategica rilevanza l'intervento di resecazione e, quindi, l'allineamento della banchina di ponente in tre tratti, attraverso il quale si otterrà una larghezza uniforme del canale portuale a 250 metri. I lavori avranno un finanziamento iniziale di 20 milioni di euro che trova copertura nel documento finanziario approvato, da aumentare fino a 90 milioni attraverso altri finanziamenti per i quali l'Ente ha in corso una trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Allo scopo di mantenere costante ed inalterata la peculiarità dello scalo calabrese, capace, grazie ai suoi fondali, di ricevere le navi più grandi al mondo, con un finanziamento pari a 50 milioni, saranno eseguiti lavori di approfondimento e consolidamento

del canale lungo la banchina di Levante.
In un tratto, in particolare, è stata pianificata, attraverso un finanziamento di sette milioni, la ristrutturazione delle banchine esistenti dedicate al traffico Ro-Ro, a cui si aggiunge la realizzazione di una nuova banchina Ro-Ro ad uso del terminal Automar Spa.
Gioia Tauro può contare anche sul gateway ferroviario che collega il porto agli hub di Bari, Nola, Padova e Bologna. Nello specifico, tra Bologna e Gioia Tauro è stato istituito il primo e unico fast corridor del Mezzogiorno.
Il porto, inoltre, grazie ad con un finanziamento di 2 milioni reperiti con i fondi del PNC, sarà interessato da un'opera di elettrificazione delle banchine, i cui lavori saranno aggiudicati entro fine anno così da ridurre le conseguenze ambientali, acustiche, atmosferiche e le emissioni di CO_2.

SCALO DI CROTONE

Nello **scalo di Crotone,** oltre le attività già previste nella precedente programmazione e riportate in quella attuale, relative ai lavori di rifiorimento della mantellata a sostegno dell'operatività del vecchio porto, da aggiudicare entro Dicembre prossimo, sono state pianificate la riqualificazione e il recupero funzionale delle aree e della viabilità di accesso al porto vecchio per un valore di tre milioni. L'obiettivo è quello di offrire alla città un'infrastruttura portuale che possa essere funzionale alla collettività e agli ospiti in arrivo a Crotone. Naturalmente, nei documenti tecnico finanziari sono stati riportati anche i lavori di riqualificazione ambientale e di realizzazione di un centro polifunzionale nell'area Ex Sensi.

PORTO DI CORIGLIANO CALABRO

Nel **porto di Corigliano Calabro**, per un complessivo impegno finanziario di due milioni, sono stati previsti i lavori di risanamento e adeguamento tecnico dei moli di accesso Nord e Sud 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.

SCALO DI VIBO VALENTIA MARINA

Nello **scalo portuale di Vibo Valentia Marina** si procederà all'affidamento dei lavori di "Risanamento e consolidamento delle banchine portuali Pola, Tripoli, Papandrea e Buccarelli", mentre nell'attuale programmazione è stata pianificata la manutenzione straordinaria delle aree interne allo scalo marittimo, con particolare attenzione alla funzionalità dei piazzali e delle banchine.

PORTO DI TAUREANA DI PALMI

Una analoga manutenzione straordinaria è prevista per il **porto di Taureana di Palmi**, per il quale, entro la fine dell'anno, saranno aggiudicati i lavori di completamento della banchina di riva per un valore di 4,5 milioni, previsti nella scorsa programmazione e riconfermati nell'attuale.

Alla base dell'intera programmazione infrastrutturale sono posti **il Bilancio di previsione 2023 e il pluriennale 2023/24,** votati all'unanimità dai componenti il Comitato.
All'interno del bilancio di previsione 2023 è stata stimata un'entrata di circa 103 milioni, con una previsione di spesa di 138 milioni, da cui deriva un disavanzo pari a circa 35 milioni che trova, però, totale copertura nell'avanzo presunto di bilancio che, al 31.12.2022, ammonta a 128 milioni. Da ciò discende, dunque, che il presunto avanzo al 31.12.2023 si attesta a 92 milioni, di cui 90 sono vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi per rischi ed oneri e trattamento di fine rapporto.
L'analisi effettuata dall'ente ha portato alla stesura del **Piano organico dei porti,** strumento di indagine cognitiva intorno alle attività imprenditoriali in ambito portuale all'interno della circoscrizione del Sistema e ai relativi fabbisogni, con eventuale individuazione degli strumenti utili ad offrire soluzioni ad elementi di criticità.
È stato anche evidenziato un prudenziale aumento dell'organico, che potrebbe riguardare complessivamente l'assunzione di 22 unità, delle quali sei a Gioia Tauro, dieci tra Corigliano Calabro e Crotone e sei a Vibo Valentia Marina.
Altro importante adempimento relativo all'attività di verifica amministrativa eseguita dall'ufficio Demanio e votato all'unanimità dal Comitato di Gestione è la verifica dei **Piani d'impresa,** attraverso la quale l'Ente accerta il conseguimento degli obiettivi che le imprese portuali hanno indicato nel presentare i propri piani d'impresa all'atto di richiesta di autorizzazione ad operare in porto.
A tale proposito, la fotografia scattata su Gioia Tauro riporta un costante incremento delle performances, attestate dalla crescita dei traffici registrata da tutti i terminalisti (MedCenter Container Terminal, Automar e Italcementi).
Nel porto di Corigliano Calabro, l'unico operatore presente ha mantenuto costante il suo operato, mentre a Crotone si registra un generale, anche se lieve, incremento dei traffici anche se, la congiuntura economica globale lascia intuire una decrescita nei prossimi mesi.
Per lo scalo di Vibo Valentia Marina, entrato da poco nella circoscrizione dell'Ente, si offre un dato parziale che, comunque, manifesta buoni risultati, superiori agli obiettivi presentati dall'impresa nell'atto di richiesta di autorizzazione.

puntiamo al futuro della logistica e del pianeta

Siamo diventati Società Benefit. Primo operatore marittimo e intermodale italiano a mettere al centro della propria strategia anche l'impatto positivo su persone, territori, istituzioni e partner.
Da oltre 190 anni garantiamo efficienti trasporti integrati door to door tra Nord Italia, Centro Sud, Sardegna e Sicilia.
Nel nostro futuro una logistica sempre più sostenibile al fianco di chi condivide i nostri stessi ideali.

grendi.it

GRUPPO GRENDI 1828 | SOCIETÀ BENEFIT

un gruppo intermodale e sempre più sostenibile: Grendi

Un trasporto merci realmente sostenibile è un trasporto merci altamente flessibile.
È questo a cui punta il Gruppo Grendi, primo operatore marittimo ad essere diventato società benefit, proponendosi come partner per il trasporto merci intermodale. "La massima efficienza del sistema di movimentazione merci deve essere raggiunta come unica prestazione valutando la migliore opportunità di carico, dall'origine alla destinazione, attraverso una visione globale del processo di trasferimento quindi in un'ottica di catena di logistica integrata", afferma Antonio Musso, Ad Grendi Trasporti Marittimi.

A tale proposito, l'intermodalità del Gruppo viene declinata affiancando oggi il trasporto ferroviario a quello via mare e su gomma, che da sempre caratterizzano Grendi, potenziando il trasporto di merci di ogni genere, grazie alla standardizzazione di carico, e beneficiando allo stesso tempo dei vantaggi di ciascuno di questi mezzi. Dal punto di vista economico questo si traduce in una riduzione dei costi, dettata dalla maggiore efficienza dei trasporti combinati.
"L'ottimizzazione delle operazioni di trasporto è un'attività che crea valore per il nostro Gruppo. Si basa su vari elementi a partire dalla scelta di unità di carico per una migliore saturazione dei mezzi di trasporto. Un altro elemento è la valutazione ottimale del percorso che punta sulle linee marittime/ferroviarie limitando gli spostamenti su gomma. Infine dal 2016 facciamo ricorso ad una tecnologia basata su cassette e translifter che riducono considerevolmente i tempi di carico e scarico delle merci in porto e determinano alcuni benefici a cascata come la limitazione della velocità di traversata e quindi di consumo di carburante delle navi" sostiene Antonio Musso, amministratore di Grendi Trasporti Marittimi.-
Con l'introduzione del servizio ferroviario, il Gruppo risponde ancora più opportunamente alle sfide di sistema: dalla riduzione del livello di emissioni al contrasto al caro energetico, alle carenze infrastrutturali stradali e alle problematiche sempre più pressanti relative al reperimento di autisti.

Un contributo alla sicurezza energetica del Paese

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. Un nuovo servizio di Small Scale sarà prossimamente disponibile. **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

OLT Offshore LNG Toscana

L'attuale organizzazione dell'offerta ferroviaria di Grendi a servizio della distribuzione da Marina di Carrara muove circa 14mila tonnellate al mese che possono essere tradotte in circa 150mila tonnellate l'anno e circa 5.000 bilici tolti dalle strade.
Un primo servizio sperimentale è già stato avviato nei mesi scorsi per Mineraria di Boca con frequenza settimanale. Più in dettaglio il Gruppo Grendi ha contribuito all'avvio di un servizio intermodale tra la Sardegna e l'Emilia Romagna insieme ai partner FHP Porto di Carrara come MTO e Mercitalia per il trazionamento. Grendi è ora pronto per un **nuovo servizio trisettimanale in collaborazione con MEDLOG (Gruppo MSC) e con il Terminal Mercitalia di Marzaglia.**

Il congestionamento del traffico stradale è un'altra costante importante a cui il Gruppo ha risposto, in aggiunta, con un servizio nave taxi per carichi eccezionali con cui ha recentemente trasportato mezzi extra large della società toscana Foppiani dal porto di Genova a Marina di Carrara e sta pianificando altre iniziative in questa direzione.
L'utilizzo di mezzi elettrici per la distribuzione in Sardegna e lo sviluppo di impianti fotovoltaici sui tetti dei propri magazzini per quasi 3 mw di potenza sono altri esempi di sostenibilità targata Grendi, società prossima a diventare BCorp. "Il futuro del trasporto è dettato dall'innovazione e dalla sostenibilità. La modifica statutaria in società benefit non è solo un'etichetta green ma la rappresentazione tangibile di una ricerca costante di sostenibilità in tutte le fasi di attività di una realtà con quasi due secoli di storia, specializzata in logistica integrata e che fa del servizio door to door uno dei suoi punti di forza" afferma Costanza Musso amministratore delegato di MA Grendi dal 1828 che si occupa della logistica di terra del Gruppo.

OK
al rigassificatore al largo di Ravenna

Con la firma dell'autorizzazione, nel mese di Novembre, si è dato l'ok definitivo al rigassificatore al largo di Ravenna, un investimento economico di circa un miliardo.
Si tratta di una nave Frsu di ultima generazione che, piazzata a otto chilometri dalle spiagge di Punta Marina, sarà collegata ai gasdotti nazionali con 40 chilometri di condotte con l'obiettivo di fornire alla rete nazionale circa cinque miliardi di metri cubi di gas.

È evidente che si tratta di una situazione ben diversa da quella che si prospetta per Piombino e che nella città romagnola non ha praticamente suscitato prese di posizione da parte degli abitanti.
A confermarlo è anche il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi che ha risposto ad alcune nostre domande, non prima, però, di aver sottolineato come quella attuata da Snam sarà un'operazione di grande rilievo.

L'ente portuale da Lei rappresentato è coinvolto sotto due aspetti, uno autorizzativo, l'altro operativo. E' così ?

Dall' AdSp dipende la concessione demaniale marittima, per cui, sotto il profilo delle autorizzazioni necessarie il nostro ruolo riveste un'importanza primaria.
Non sarà necessaria alcuna modifica per ciò che riguarda la navigazione in entrata e in uscita, l'unico intervento oneroso e, se vogliamo, un po' invasivo potrebbe essere, se mai individuato nel dragaggio del fondale per quasi due milioni di metri cubi.
A inizio 2023 dovrebbero partire concretamente i lavori, ma vorrei sottolineare che nel

nostro territorio si è sempre riscontrata unità di intenti e collaborazione piena su un'opera ritenuta strategica per il piano energetico nazionale com'è, appunto, il rigassificatore.
La comunità portuale è da sempre coinvolta in tale processo, così come lo è l'amministrazione cittadina, che mai si è mai opposta all'opera dimostrando, anzi, piena disponibilità nel sostenerla.
Se questa è forse la novità che salta più agli occhi, per il porto di Ravenna ci sono anche diversi altri progetti. Parlo, ad esempio, del terminal agroalimentare...

Si tratta di una riconversione causata dai problemi dei traffici con il mar Nero dovuti alla guerra ?

In realtà si tratta di una differenziazione già programmata, anche perché i dati dei traffici, nonostante la situazione generale, risultano positivi. Il porto romagnolo, nel periodo Gennaio-Settembre, ha movimentato complessivamente 20.792.093 tonnellate, con una crescita del 3,8% (770 mila tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del 2021.
All'avviso per la manifestazione di interesse pubblicata alcune settimane fa, hanno già risposto due realtà importanti della filiera agroalimentare pronte ad investire, una italiana, l'altra internazionale.
Le zone che saranno interessate da contributi del Pnrr a fondo perduto sono quelle dell'area "Logistica 2", porzioni che saranno assegnate in concessione dopo il termine dei lavori di urbanizzazione ed allestimento. Gli obiettivi son quelli di incidere sullo sviluppo della capacità logistica della filiera agroalimentare locale, ridurre le conseguenze ambientali, innovare processi e digitalizzare le attività.

Per una migliore funzionalità del porto, l'AdSp sta lavorando anche per un miglioramento dell'agibilità ferroviaria ?

Parliamo di un riassetto urbanistico della stazione e dell'area circostante per il superamento dell'interferenza tra la viabilità urbana e l'accesso ferroviario allo scalo. Per questo si è lavorato a un tavolo con gli Enti territoriali, con il gruppo FS (che si occuperà dell'infrastruttura e del settore merci), con la sottoscrizione di due Protocolli d'intesa nel 2009 e nel 2013.
A tal proposito si prevedono diverse opere: il sottopasso della ferrovia di via Canale Molinetto, l'adeguamento della sagoma PC80 e il peso assiale del cavalcavia Teodorico, il sottopasso pedonale tra la stazione e la darsena (quest'ultimo già in corso di realizzazione).
Si procederà poi con il prolungamento della dorsale destra del Candiano e la realizzazione del pertinente raccordo mediante una nuova dorsale ferroviaria di collegamento al nuovo terminal container in penisola Trattaroli.
L'idea è quella di portare a 10 mila gli attuali 7mila treni che transitano ogni anno.

Mercitalia Shunting & Terminale Dinazzano Po si sono aggiudicate il servizio di manovra nel comprensorio del porto di Ravenna ?

E' una riconferma del raggruppamento temporaneo di imprese che gestiva il servizio già prima dello scadere dell'affidamento conclusosi con nuova gara indetta il 3 Febbraio 2022. Il valore complessivo stimato del servizio in concessione è di circa 38 milioni e la concessione per altri 5 anni. Il servizio del Polo Logistica del Gruppo FS Italiane, tramite Mercitalia Shunting & Terminal, impiega 42 lavoratori adeguatamente formati ed in possesso delle necessarie abilitazioni, affiancati da istruttori e personale di coordinamento, più un parco mezzi composto da 8 locomotive, con un volume pari a 7.600 tradotte movimentate nel 2021.
L'aggiudicazione del titolo concessorio rappresenta il consolidamento di un rapporto di collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro settentrionale e conferma la presenza del Gruppo FS in un nodo ferroviario di cruciale importanza a livello nazionale, con proiezioni anche internazionali. Un nodo in cui oggi è molto sviluppata l'integrazione modale nave-ferro-gomma per i traffici import-export, da rilanciare via terra e sui corridoi europei per le lunghe percorrenze.
Il piano industriale del Polo Logistica del Gruppo FS prevede il potenziamento dei terminal logistici esistenti al fine di aumentarne la capacità e di favorire la realizzazione di nuovi terminal intermodali tecnologicamente avanzati e con bassa incidenza sull'ambiente. Ciò servirà anche ad incrementare i volumi di merce anche nel trasporto intermodale. Il fine primario è quello di giungere al raddoppio la quota di merci che attualmente viaggia su ferro, ad oggi già discreta, ma ancora al di sotto della media europea.

Era il 2017 e Marchionne faceva previsioni sull'elettrico

Sergio Marchionne, AD di Fca ricevendo la laurea ad honorem in Ingegneria meccatronica dall'Università di Trento, nella sua lectio magistralis parlò del futuro e dell'elettrico.

La prima grande sfida ambientale è quella di ridurre la dipendenza dal petrolio. Il settore dei trasporti nel complesso è responsabile del 14% delle emissioni di gas a effetto serra, di questa percentuale circa la metà è in capo alle auto, il resto viene dal settore ferrovia, aereo, marino".
Da qui la convinzione che il settore auto non poteva da solo risolvere il problema ma svolgere un ruolo decisivo.

> **"non esiste una soluzione unica e fughe in avanti sono spesso illusioni**

Nel decennio precedente, ricordava Marchionne, era stato raccontato "il sogno dell'idrogeno", per poi scoprire che il suo uso su larga scala avrebbe spostato il problema alla fonte: "Vetture pulitissime ma grandi emissioni di energia inquinanti per produrlo quell'idrogeno".
Un tema che poi "è passato di moda" lasciando il posto all'elettrico: "Non dico che sia un progetto da non considerare -evidenziava- ma va fatto con lungimiranza e realismo; noi in Fca stiamo lavorando su tutte le diverse forme di auto elettrica, sia ibrida, che con sistema totalmente elettrico, ma non possiamo ignorare alcuni elementi importanti".
Ricordando la 500 elettrica lanciata 5 anni prima in America, in particolare in California, l'ad di Fca spiegava che per ognuna di esse la società perdeva circa 20 mila dollari, operazione che se fatta su larga scala sarebbe diventata masochistica.

? L'ELETTRICO SALVERÀ IL PIANETA

I problemi dell'elettrico, oltre ai più noti, riguardano anche il loro impatto ambientale nel ciclo di vita, specialmente per la fonte da cui si ricava l'energia elettrica e anche se l'elettrico spesso per ragioni politiche viene presentato come soluzione che salverà il pianeta, **la realtà è diversa**.

Secondo uno studio infatti le emissioni di un'auto elettrica, quando l'energia viene prodotta da combustibili fossili è equivalente, nella migliore ipotesi, a un'auto a benzina, minaccia ambientale quasi doppia a quelle delle vetture tradizionali per quel che riguarda il potenziale riscaldamento del pianeta.

Le auto elettriche possono sembrare una meraviglia tecnologica ma sono un'arma a doppio taglio.

Forzare l'introduzione dell'elettrico su scala globale senza prima risolvere il problema di come produrre energia da fonti pulite e rinnovabili, rappresenta una minaccia all'esistenza stessa del nostro pianeta.

L'introduzione va fatta senza imposizioni di legge e continuando a usare anche i benefici combinati delle alternative pulite, lavorando alla diffusione dei carburanti come il metano che oggi è il più virtuoso e pulito.

PSA ITALY
www.psaitaly.com
PSA GENOVA PRA'
www.psagp.it
PSA SECH
www.psasech.it
PSA VENICE
www.vecon.it

DAL 1946
MUOVIAMO IL PAESE

confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica