



APRILE 2023

MENSILE

SCAVALCO FERROVIARIO:



LIVORNO – Da quella zona dove si dice si fosse costituito il primo nucleo della città di Livorno il Calambrone -cala del Labrone- ricorda il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, riparte un progetto importante per la città e la regione intera: lo scavalco ferroviario.

È l'avvio dei lavori per un'opera "attesa da quasi vent'anni", ha detto il presidente dell'interporto Vespucci Rocco Guido Nastasi, che permetterà un collegamento veloce tra il porto e l'interporto di Guasticce, o meglio, retroporto di Livorno.

A ufficializzare l'avvio del cantiere il colpo della benna e la colata di cemento, con il completamento dei lavori che dovrebbe avvenire a metà del 2024, per far partire le verifiche e poi il collaudo e arrivare all'apertura vera e propria entro la fine dello stesso anno.

1580 METRI PER POTENZIARE IL TRASPORTO MERCI



“Si aumenterà la capacità in termini di teus, ma si darà anche impulso al trasporto merci su rotaia, migliorando la logistica del porto e del territorio, riducendo anche i tempi di percorrenza” ha detto il direttore investimenti di Rfi Lucio Menta. Lo scavalco entrerà a pieno diritto all'interno del corridoio Ten-t scandinavo-mediterraneo, grazie a un investimento di 27 milioni di euro, 20 dei quali messi sul piatto dalla Regione Toscana. “Due anni e mezzo

**I LAVORI SI
CONCLUDERANNO
ENTRO LA FINE DEL
2024**

fa, al mio insediamento -ricorda Giani- mi indicarono questa come un'opera strategica. Oggi siamo molto soddisfatti e la riteniamo importante per la città di Livorno, la Toscana e direi anche per l'intera Italia”.

1,58 chilometri che visti in prospettiva della realizzazione della Darsena Europa aprono il territorio a un nuovo futuro: oggi infatti porto e interporto erano separate da binari dell'impianto di Calambrone e dalla linea Tirrenica che collega Genova a Roma.

A opera completata si “scavalcherà” parte del tracciato semplificando l'attraversamento della Tirrenica con un viadotto metallico costituito da 14 campate di luce massima pari a 36 metri per uno sviluppo complessivo di circa 350 metri.

Il tutto con l'applicazione di nuove tecnologie che permetteranno di far “parlare” la nuova linea con quella nazionale garantendo la massima sicurezza.

“Sui treni potranno viaggiare non solo container ma anche semirimorchi, ricordiamo che quello di Livorno è primo in Italia per questo tipo di traffico. Tutto sarà possibile quando sarà completata anche la risagomatura delle gallerie” ha ricordato il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Luciano Guerrieri che ha sottolineato l'importanza di far crescere il trasporto su ferro, che già quest'anno per lo scalo labronico ha segnato un +35%.

Un primo passo che, chiuderà davvero il cerchio con il raccordo che permetterà il collegamento dell'interporto con i binari della Pisa-Collesalvetti-Vada.

DALL'ITALIA

4

il messaggero marittimo aprile 2023



PIOMBINO, ALTRI 41 MILIONI PER LE BONIFICHE

Finanziamento in 3 anni per la riconversione e riqualificazione del polo industriale attesa da anni



PIOMBINO – Ammonta a 41 milioni il finanziamento in 3 anni per la riconversione e riqualificazione del polo industriale di Piombino, una somma che va in aggiunta ai 47 milioni già stanziati nell'ambito dell'accordo di programma del 2014: tutti soldi che serviranno per mettere in sicurezza e bonificare la falda locale. Nel contesto dell'approvazione del decreto Pnrr in Senato è stato infatti approvato l'emendamento del Pd, a firma Beatrice Lorenzin.

Una prima tranche di finanziamenti, che sarà gestita direttamente dalla Regione Toscana, in attesa di ulteriori risorse. Invitalia invece si occuperà concretamente della bonifica, un'operazione molto attesa da decenni dai residenti del territorio labronico. sarà coperto integralmente dal punto di vista finanziario. Il presidente della Regione Eugenio Giani aveva intessuto contatti in tal senso col ministro Raffele Fitto.

“L'emendamento al decreto Pnrr in discussione al Senato, approvato dalla commissione competente è il presupposto dell'approvazione finale in Parlamento. Le risorse che vengono impegnate costituiscono anticipazione del Fondo di

Sviluppo e Coesione che il Ministero guidato da Raffaele Fitto ha previsto per la Toscana. Sono contento che risorse destinate alla Regione Toscana possano essere investite nelle bonifiche a Piombino attese da decenni. Si tratta del primo sostanziale intervento sulla falda che consentirà una nuova stagione per il rilancio di Piombino". Gianni, soddisfatto per il buon esito della questione.

"Questi 41 milioni – ha aggiunto – si aggiungono alle risorse già previste nell'accordo di programma per un totale complessivo di 88 milioni di euro per Piombino. Attendiamo ora la delibera Cipess che aggiornerà il cronoprogramma di spesa e la modalità per assicurare l'attuazione degli interventi. E' davvero una buona notizia per Piombino e per tutta la Toscana".



UNIPORT
LIVORNO

Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno
Tel. 0586 442423 - 442424

MUSUMECI: “IL PIANO PER IL MARE SARÀ PRONTO IN ESTATE”

Il ministro per le Politiche del Mare annuncia durante un evento all'Accademia Navale di Livorno. “Troppi enti concorrono sulla materia, c'è bisogno di coordinamento”



LIVORNO – “Il Piano per il mare sarà pronto in estate, come stabilito dalla legge istitutiva dello stesso ministero. Troppi enti concorrono sulla materia marittima e non è mai un bene quando non riescono a dialogare tra loro. Il ministero, con funzione di coordinamento e gestione tra 8 ministeri che concorrono a formare il sistema mare ma spesso non riescono a dialogare, è nato proprio con questa missione”.

L'annuncio è dato dal ministro per la

Protezione civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, intervenuto in occasione dell'evento 'Civiltà del Mare: il subacqueo, nuovo ambiente dell'umanità' ospitato dall'Accademia Navale di Livorno e organizzato dalla Fondazione Leonardo in collaborazione con la Marina Militare, il CNRR e l'Università La Sapienza. “Abbiamo già istituito il tavolo con gli esperti e tutti i soggetti istituzionali in rappresentanza dei 7-8 ministeri che concorrono a creare la strategia nazionale del mare. Individueremo le criticità e

DALL'ITALIA

le possibili soluzioni. Abbiamo l'ambizione di recuperare posizioni nel ranking internazionale per quanto concerne alcune filiere – prosegue il titolare del neonato dicastero – Andiamo bene sulla crocieristica, sulla cantieristica, nel turismo marittimo e nella capacità di posizionare il nostro prodotto ittico anche sui mercati più esigenti. Tutto questo tenendo conto della biodiversità marina perché il Mediterraneo è sempre più inquinato”.

“Abbiamo qualcosa come circa 7500 km di coste – ha aggiunto poi in sede di intervento davan-

ti a una folta platea di interessati, addetti ai lavori e autorità, in primis chiamati anche a trasformarsi in relatori nel corso delle due tavole rotonde che hanno animato l'evento sino al pomeriggio – Se pensiamo cosa passa nei fondali marini ci rendiamo conto di quanto sia stata imprudente la scarsa attenzione a questo mondo. Conosciamo appena il 20% del subacqueo con mappature peraltro non sempre analitiche”.

L'11 aprile scorso si è celebrata la sesta edizione della Giornata del mare. “Quest'anno ha avuto un significato più incisivo, an-

che grazie alla presenza di un ministro dedicato – sottolinea l'ex presidente della Regione Siciliana – Serve una nuova cultura e un nuovo approccio verso questo mondo in parte inesplorato. Se ne parlerà nelle scuole, nell'ambiente militare e in quella della cultura. Gli eventi più significativi si terranno a Genova, ma tutta Italia sarà coinvolta. Il Mezzogiorno in primis, con le tante città bagnate dal mare, potrà diventare protagonista per l'economia nazionale nei prossimi 10 anni, migliorando il prodotto interno lordo”.



Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

tricom srl.net

PONTE SULLO STRETTO: TESTO APPRODATO IN GAZZETTA. SI TORNA AL PROGETTO A CAMPATA

Si torna ad attingere alla precedente struttura societaria per un'opera che costerà complessivamente 10 miliardi



ROMA – E' stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, dopo la firma apposta dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella, il decreto legge che sancisce la rinascita della società Ponte sullo Stretto. Un progetto che, secondo le indiscrezioni, prevederà una struttura a campata unica, tornando alla soluzione ipotizzata già oltre dieci anni fa e al contrario 'cassata' dall'ultimo Gruppo di lavoro incaricato nel 2020 dall'allora ministra De Micheli (che optò al contrario per una soluzione a tre campate). Un ponte appoggiato soltanto

su due piloni alle estremità tra Sicilia e Calabria, uno a Ganzirri, frazione di Messina e l'altro a Cannitello, vicino a Reggio Calabria: 3.666 metri di lunghezza complessiva, 60,4 metri di larghezza e 399 di altezza delle torri (65 metri di altezza di canale navigabile), sostenuti da piloni da 55mila tonnellate con due coppie di cavi di sospensione larghi 1,26 metri e lunghi in tutto 5320 metri composti da 44323 fili d'acciaio per ogni cavo, per un'opera capace di trasportare 6.000 veicoli all'ora e 200 treni al giorno, dal costo stimato intorno ai

10 miliardi e da realizzare in tempi strettissimi, quasi da record, almeno nelle intenzioni ufficiali del Ministero delle Infrastrutture. L'obiettivo è di arrivare ad aprire i cantieri entro l'estate 2024, secondo le dichiarazioni del titolare del dicastero Matteo Salvini, con sei anni poi di lavori per la consegna definitiva.

Primo capitolo di questa corsa verso il futuro, la 'resurrezione' proprio della vecchia società concessionaria che era stata messa in procedura di liquidazione da tempo. "Ricominciare da zero avreb-

be comportato tempi biblici e non c'era altra scelta" si legge su Il Sole 24 Ore di domenica 2 Aprile, citando una fonte anonima di governo. Il 31 Luglio 2023 è invece la 'deadline' individuata dallo stesso decreto Ponte per approvare il progetto esecutivo (che rispetto a quello del 2011 dovrà ovviamente subire modifiche e aggiornamenti). Una soluzione progettuale che però fa aggrottare la fronte a molti esperti: "la sua ubicazione nel punto di minima distanza fra Sicilia e Calabria che allontana l'attraversamento dai baricentri delle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, ma che al tempo stesso comporta comunque la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50% di quella del ponte più lungo ad oggi realizzato al mondo". Tra le criticità segnalate al tempo dagli esperti interpellati dal ministero, anche "il notevole impatto visivo e la vicinanza di zone sensibili sotto il profilo naturalistico". Le tre campate con due pile in mare, invece venivano definite "una soluzione tecnicamente fattibile rispetto al ponte a campata unica, potrebbe avere una maggiore estensione complessiva e mantenere al tempo stesso la lunghezza della campata massima simile a quelle già realizzate altrove e, quindi, usufruire di esperienze consolidate, anche dal punto di vista di tempi e costi di realizzazione. La maggiore lunghezza complessiva consentirebbe poi di localizzare il collegamento in posizione più prossima ai centri abitati di Messina e Reggio Calabria, con conseguente minore estensione dei raccordi stradali e ferroviari a terra, un minore impatto visivo delle pile, una minore sensibilità agli effetti del vento, costi presumibilmente inferiori e maggiore distanza dalle aree naturalistiche pregiate come il lago di Ganzirri". Il progetto a una campata, per quanto concerne la resistenza agli agenti meteo estremi e un possibile sisma in un'area delicata sotto il punto di vista dei terremoti, prevede la tenuta a un sisma sino a 7,1 gradi di magnitudo della scala Richter e stabilità fino a velocità del vento pari a 270 km/h.

Nuovo assetto societario però, "da una partecipazione all'81% di Anas con un capitale sociale di circa 313 milioni, si passa a una società in house controllata da Mef e Mit per almeno il 51% delle quote. Per favorire questo passaggio e a copertura delle operazioni di cessione «si provvede nel limite massimo di

320 milioni» attraverso «versamento all'entrata di bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa» del Mef – scrive Il Sole – Si dispone poi la composizione degli organi societari (5 componenti per Cda e altri 5 per Collegio sindacale), con eliminazione del tetto massimo negli emolumenti previsti per i top manager pubblici a favore del futuro ad." La concessione avrà durata trentennale. Per quanto riguarda i vecchi contratti 'caducati', ovvero cancellati, lo strumento della novazione permette di ripristinare i vecchi accordi cancellati nel 2012. "Parliamo dei rapporti negoziali di Eurolink (consorzio guidato dall'allora Impregilo, oggi Webuild) e di Parsons Transportation group, rispettivamente general contractor e project manager dell'opera che con il colpo di spugna dei contratti andarono in tribunale a chiedere danni per 900 milioni di euro. Quegli indennizzi, per altro, oggi andrebbero maggiorati del 10 per cento. In cambio della rinuncia a tutti i contenziosi, quelli presenti ma anche quelli futuri legati alla controversia, tutti i contratti tornano a marciare – si precisa sul quotidiano economico – Per puntellarli il decreto prevede una serie di atti aggiuntivi che conterranno, tra l'altro, l'aggiornamento del progetto definitivo". Previsto al massimo uno scostamento di prezzo non superiore al 50% del valore del contratto iniziale. Rispetto al 2012 infatti i costi (opere accessorie comprese) sono aumentati proprio della metà ma addirittura più che raddoppiati "rispetto alla delibera del Cipe che attribuì al ponte di Messina il carattere di 'rilevanza nazionale', dai 4,9 miliardi di euro del 2001 si è infatti passati ai 6,3 certificati nel 2011 dalla Corte dei Conti, peraltro all'epoca già finanziati per il 40% (questo perchè allora si pensava di reperire il restante 60% sul mercato)".

Per il ripristino dell'opera, come spiega una relazione tecnica, opereranno sia una "struttura tecnica di missione finanziata con circa 8 milioni, un comitato scientifico e «in caso di necessità», la nomina di un commissario straordinario i cui oneri saranno posti a carico della società." Un accordo di programma regolerà i rapporti tra tutti i soggetti coinvolti: Stato, Regioni e soci Rfi e Anas.

RIFORMA DEI PORTI, RIXI: “INTERPRETAZIONE ITALIANA DEL MODELLO SPAGNOLO”

Il viceministro Rixi spiega perchè si potrebbe adeguare alle nostre necessità



GENOVA – Il viceministro Edoardo Rixi conosce bene la realtà portuale di Genova. E tutto quello che ci sta intorno. E all'assemblea di Spediporto “gioca in casa”. Si inizia dalla Zona logistica semplificata per la quale si è ancora in attesa della nomina di un commissario straordinario: “Abbiamo fatto pressione sul ministro per gli Affari europei Raffaele Fitto ma penso di poter dire che nelle prossime settimane procederemo con il nome e la nomina.”

Rixi si sofferma poi sul tema che in modo particolare è di sua competenza come viceministro e sul quale sta

lavorando, i porti, la riforma della loro governance nel dettaglio.

“Mi sto facendo una cultura dei sistemi di gestione europea e penso di poter dire che un'interpretazione italiana del modello spagnolo potrebbe fare al caso nostro”.

Questo ci permetterebbe, spiega, di fare entrambe le cose che vengono richieste, ovvero mantenere una governance nazionale ma dando spazio anche alle richieste regionali e territoriali.

Questo ricordando tra l'altro che l'attuale modello, quello “Delrio”, non ha dato modo di poter accedere per quel che riguarda i porti, al Pnrr: “La definizione dei nostri sistemi portuali è quella di “enti pubblici non commerciali”, ma il grande dibattito che va ancora avanti, porta l'Europa a vedere le sovvenzioni come Aiuti di stato” ha ricordato, evidenziando come allora si renda fortemente necessaria una riforma dei porti.

“Ci serve un piano logistico nazionale -ha proseguito- per declinare le economie locali, su questo si basano gli incontri con il cluster portuale italiano per la definizione delle regole necessarie in futuro”.

L'importante, ha concluso, è portare avanti il nostro lavoro riportando l'attenzione europea sul Mediterraneo.

Qui si affaccia anche l'Africa, il mercato che nelle previsioni mondiali del commercio si svilupperà maggiormente nei prossimi trent'anni, una sfida che l'Italia non può permettersi di accettare e di cui fare parte.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

LIBIA * via Jeddah	MISURATA*	ogni 7 giorni
ALGERIA	ALGERI	ogni 12 giorni
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA BEIRUT	ogni 20 giorni ogni 10 giorni
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO * via Jeddah	AQABA GIBUTI PORT SUDAN* ADEN*	ogni 10 giorni ogni 20 giorni settimanale settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN * via Jebel Ali	JEBEL ALI MUNDR KARACHI BANDAR ABBAS* ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA* AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 10 giorni
AFRICA OCCIDENTALE * partenze solo da Genova	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni
EST - SUD AFRICA * via Durban	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN CAPE TOWN *	ogni 20 giorni

PER I PORTI DELL' ALGERIA: SERVIZIO DA NAPOLI VIA GENOVA

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it



DAL MONDO

13

il messaggero marittimo aprile 2023



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

GLI EURODEPUTATI DELLA COMMISSIONE TRASPORTI RIPARTONO DALL'ITALIA

Conclusa la visita che ha visto protagoniste Liguria e Toscana



FIRENZE – Si è conclusa la visita in Italia della delegazione della commissione per i trasporti e il turismo, guidata dalla presidente Karima Delli che ha fatto il punto sullo sviluppo dei progetti di rilevanza europea che riguardano Liguria e Toscana.

Prima l'incontro a Genova, dove i membri della delegazione, una decina di deputati, si

sono concentrate con gli esponenti delle istituzioni, sulle principali sfide infrastrutturali e sul rapporto tra la città, l'Europa e il resto del Mediterraneo in un'ottica di sviluppo sostenibile e di interconnessione tra modelli di viabilità e tra cittadini e sistemi di trasporto.

Gli europarlamentari hanno visitato il cantiere del Terzo Valico di Giovi e il porto del capoluogo

ligure, vertice meridionale del corridoio della rete di trasporto transeuropea Reno-Alpi, che collega Genova ai principali porti del Mare del Nord in Belgio e nei Paesi Bassi.

“Il porto di Genova -ha detto la Delli al termine della visita in Liguria- non è solo un porto merci e passeggeri ma un punto di connessione tra culture. Questa città è veramente impressionante: è la porta

del sud dell'Europa e deve farsi anche portavoce delle ambizioni europee dal punto di vista climatico e dell'equità sociale e soprattutto per quanto concerne un'apertura verso il Mar Mediterraneo”.

Poi lo spostamento a Pistoia, allo stabilimento ferroviario Hitachi, che produce treni innovativi ad alta velocità, e all'aeroporto di Firenze, affrontando i temi dell'intermodalità, della sostenibilità e della decarbonizzazione su terra e aria e dell'impatto del turismo sulle città e i sistemi di trasporto.



“Siamo nell'aeroporto di una delle più belle città del mondo -ha evidenziato la presidente della commissione- e quindi non possiamo non interessarci anche al ruolo dello scalo nella gestione del turismo. Siamo la commissione della mobilità e la mobilità dev'essere durabile e accessibile. Su questi aspetti Firenze deve dimostrare di essere sinonimo di futuro”.

La visita si inserisce nel programma che prevede che l'Ue costruisca una rete di trasporto multimodale su tutto il suo territorio (rete transeuropea di trasporto Ten-t) per sostenere l'economia europea, fornire mobilità alle persone e alle merci e garantire la connettività di tutte le regioni, limitando al contempo gli impatti negativi sul clima e sull'ambiente.

La visita ha permesso agli eurodeputati del settore dei trasporti di verificare sul campo la situazione dei progetti infrastrutturali nelle aree coinvolte e di contribuire al lavoro sull'aggiornamento delle norme Ten-t.elettrica agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni con pontile e presso tutte le postazioni remote entro il 2030.

www.cislivorno.it

Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.

assistenza
completa

GRIMALDI, VARATA LA GREAT LAGOS: LA SECONDA NAVE 5G

A due giorni dalla consegna della gemella Great Antwerp, una nuova cerimonia si è svolta presso il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd.



NAPOLI – A soli due giorni dai festeggiamenti per la consegna della Great Antwerp, prima unità ro-ro multipurpose della classe “G5” del Gruppo Grimaldi, una nuova cerimonia si è svolta presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. di Ulsan (Corea del Sud) per il varo della sua gemella Great Lagos. La seconda nave dell’innovativa classe “G5” prende il nome dalla città di Lagos in Nigeria, servita da decenni dai collegamenti marittimi del Gruppo Grimaldi, che nel suo porto gestisce il più grande terminal ro-ro multipurpose dell’Africa Occidentale.

La Great Lagos è lunga 250 metri, larga 38 metri ed ha una portata lorda di 45.684 tonnellate. Il suo innovativo design combina un’elevata capacità di carico ad una grande attenzione all’impatto ambientale: tutte le navi della classe G5 possono infatti trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 CEU (Car Equivalent Unit) e 2.000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Nonostante l’aumento di capacità, grazie a numerose soluzioni tecnologiche all’avanguardia finalizzate all’efficientamento energetico, la nuova nave è capace di ridurre le



ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

emissioni di CO2 per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre unità ro-ro multipurpose della flotta Grimaldi.

Alla cerimonia del varo della Great Lagos hanno partecipato, tra gli altri, Heung-Won Seo, Senior Executive Vice President di Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd, Guido Grimaldi, Deep Sea Commercial & Operations Director del Gruppo Grimaldi, diversi manager del cantiere coreano e della compagnia armatoriale partenopea e rappresentanti

dei principali clienti con cui quest'ultima collabora sulle tratte che collegano Europa, Nord e Sud America ed Africa Occidentale.

A riprova della grande stima che lega il Gruppo partenopeo ai suoi clienti più fedeli, la madrina della Great Lagos rappresenta un importante partner commerciale nel trasporto di veicoli tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale, nonché su altre rotte operate da Grimaldi nell'area mediterranea: si tratta di Chafica Yamine, moglie di Antonio

Frangie, proprietario di Frangie Internationale Spedition GmbH.

Dopo la sua consegna, prevista per questa estate, la Great Lagos sarà impiegata sui servizi di trasporto marittimo offerti dal Gruppo Grimaldi tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale, per elevarne ulteriormente la qualità: sulle stesse rotte saranno impiegate anche tutte le altre navi della classe G5 – la Great Antwerp e le altre quattro unità gemelle in consegna tra 2023 e 2024.

GENERAL EXPORT
www.generalexportvcc.it

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI

PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI

SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA

SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA

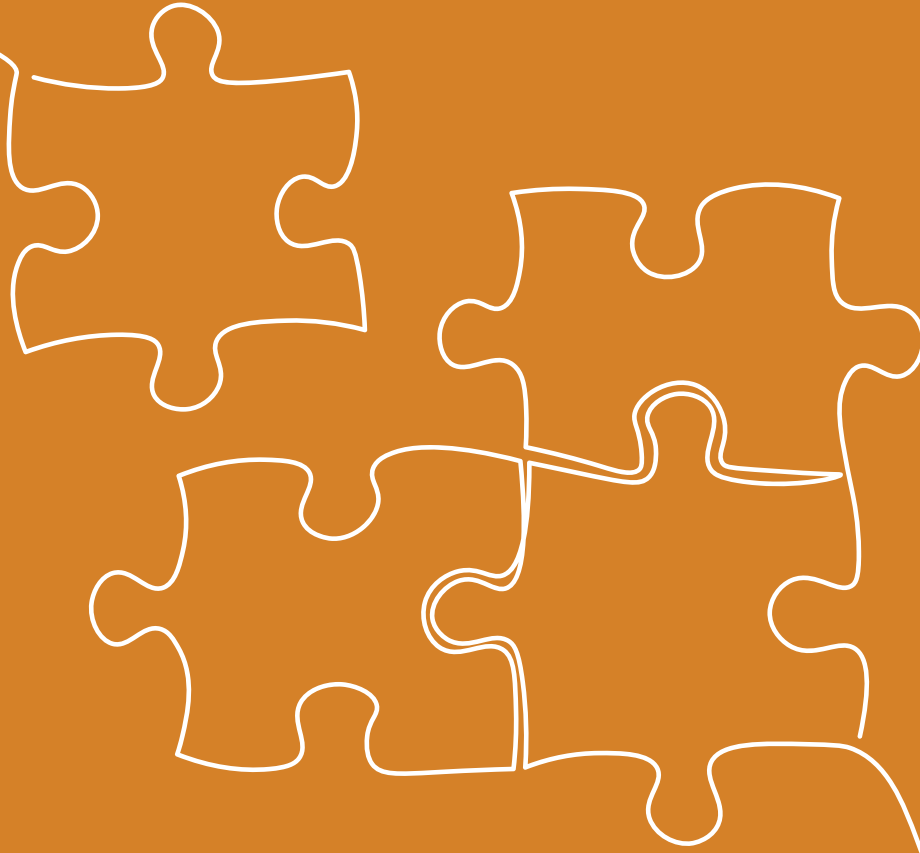
SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

General Export Srl
Livorno: Via S. Orlando 18 - 57123 Livorno - Milano: Via Liguria 5 - 20068 Porcigliara (Barronico)
Genova: Via Pietro Chiesa, 7 - 16100 Genova
www.generalexportvcc.it

ASSOCIAZIONI

20

il messaggero marittimo aprile 2023



ASSITERMINAL: “NO ALLA FRAMMENTAZIONE, PER FAR VALERE L’ECONOMIA DEL MARE”

L'appello lanciato dal presidente Becce con il suo intervento al convegno 'Portualità Italia al servizio del Paese'

ROMA – Si è concluso il convegno “Portualità Italia al servizio del Paese”, organizzato a Roma da Assiterminal, Associazione Italiana Port&Terminal Operators. Una lunga serie di interviste sono pubblicate su www.messaggeromarittimo.it

Al centro del dibattito, il ruolo centrale dei porti e dell'industria portuale per l'Italia. Ad aprire i lavori nella mattinata è stato il Sottosegretario di Stato alle Imprese e al Made in Italy, l'onorevole Massimo Bitonci. A seguirlo, Alessandro Panaro, Capo dipartimento Maritime & Energy SRM, che ha mostrato con estrema sintesi alcune slide che hanno fotografato con precisione e accuratezza di dati e statistiche l'attuale momento che sta attraversando il settore dello shipping e, in parallelo, quello dei terminalisti.

Tanti a seguire i contributi e le testimonianze fornite dai portavoce delle imprese, suddivise in diversi panel suddivisi in base ai differenti punti di vista: operativi, strategici e progettuali. Al centro del confronto sono state quindi le criticità e le proposte, finalizzate a rispondere alle necessità del settore portuale italiano, strategico per la crescita dell'economia del Sistema Italia. Parola chiave: 'fare sistema'. Questa la richiesta a gran voce del presidente di Assiterminal Luca Becce, che ha riunito buona parte dei principali player di un cluster marittimo molto frastagliato ma che necessita di accorpamenti di interessi, fondamentalmente simili.

“Assiterminal, insieme ad Assologistica, rappresentano una pluralità di aziende, di tipologie di business e di imprenditorialità. L'associazionismo non è lobbismo se non nella enucleazione e rappresentazione degli interessi generali.. abbiamo anche aderito alla Federazione del Mare dopo un po' di scetticismo, ma l'abbiamo fatto per fare sintesi sui temi di carattere



comune. Così è anche più agevole poter dialogare con la politica”.

C'è quindi un problema di peso della rappresentatività del settore? Di cattiva comunicazione verso il mondo esterno, politico in primis? “Le competenze e gli sforzi delle strutture del MIT non sono in discussione, sono nostri preziosi interlocutori quotidianamente ma la sensazione è che il tema, anche sui canoni, non trovi appeal presso il MEF. Esperienza personale: sul processo di Livorno, in cui siamo tutti stati assolti in primo grado “perché il fatto non sussiste”, ora

ci ritroviamo un appello C'è un problema dettato dall'eccesso di norme".

A tal proposito, le Autorità di Sistema hanno aiutato a semplificare? "Intanto serve una Governance. Quanti regolamenti per le concessioni demaniali o sul lavoro portuale abbiamo? E' stata fatta una sintesi o si è proceduto a una uniformità? La forma giuridica si discute, senza alcuna preclusione ma partendo dalla funzione dello strumento per determinarne il governo. I porti "core" hanno una funzione transazionale? Dovranno avere una governance in ordine coerente".

E questo è solo un esempio. Anche sulla spinosa questione delle normative che regolano i dragaggi, la situazione non è meno complicata. "Una storia infinita...come possiamo superare le eterne diatribe tra Ministero dell'Ambiente e MIT, tra operatori ed AdSP? Il problema è la frammentazione! Il tema è quello di eliminare la sovrapposizione tra funzioni concorrenti. I dragaggi non sono operazioni straordinarie, sono attività

ricorrenti e continuative e così dovrebbero essere intese e gestite. La sovrapposizione tra competenze centrali e regionali va semplificata in tal senso, attribuendo funzioni solo a un soggetto che si occupi di pianificazione e operatività".

Altro tasto dolente, il caro canoni di concessione. "Assomarinas ha impugnato il DM sull'aumento del 25% dei canoni di concessione. La nostra posizione? Abbiamo avviato interlocuzione con il MIT già dallo scorso anno dopo il primo aumento dovuto ai meccanismi in essere, chiedendo di procedere a individuare nuovi criteri. Evidente che il meccanismo attuale che porta a un + 36% di aumento non sta in piedi. Sappiamo tutti come è andata. Lo stop del Quirinale sul dl proroghe ha bloccato tutto. Da qui la proposta di applicare l'aumento solo sulla misura minima dei canoni come determinato annualmente dal Ministero. Ma ad oggi siamo fermi. Siamo persone aperte al dialogo, ma senza risposte procederemo a impugnare i provvedimenti delle AdSp...poi vediamo cosa

succede!".

Si è parlato anche dei ritardi che iniziano a emergere con la loro urgenza, con l'annesso rischio di non riuscire a sfruttare i fondi messi a disposizione dal PNRR. Tanti i progetti che sono indietro sul cronoprogramma: "Molta enfasi sull'elettrificazione delle banchine e sul cold ironing ma nessuna chiarezza su come verrà gestito il tema energetico: neanche un euro sull'ammmodernamento delle infrastrutture, argomento critico per dare efficienza alla supply chain di filiere strategiche per il sistema Paese. Come si sta muovendo Assiterminal al riguardo? Il tema è come portare a terra soluzioni, supportate da soluzioni strategiche e gestionali adeguate ma anche uniformi nel loro sviluppo. Il cold ironing non è una novità. Pensiamo a Livorno o anche ad alcune banchine a Genova: banchine elettrificate ma non gestite. Come produciamo l'energia, come gestiamo il modello operativo, a quale costo? Non vorremmo arrivare ad avere banchine elettrificate con navi che andranno a idrogeno!".

Portualità Italia al servizio del Paese

GIACHERO: “PAROLA D’ORDINE CONNESSIONE”

L’assemblea di Spediporto mette al centro porto e aeroporto genovese



GENOVA – Porto e aeroporto. È questo il binomio inusuale sul quale punta Spediporto, pronta a lanciare ufficialmente Goas, il raggruppamento di imprese per il rilancio e lo sviluppo del cargo aereo a Genova, progetto nato dalla volontà di mettere a fattor comune strategie in un contesto difficile che però trova entusiasmo in città.

Una città dove, dice nella relazione iniziale il presidente Andrea Giachero alla sua prima assemblea dalla nomina, nonostante la situazione geopolitica degli ultimi tre anni non ci si è mai fermati per riconnettersi al mondo il più in fretta possibile dopo la frenata del Covid.

“L’economia è rallentata -dice Giachero- e l’aumento dei prezzi ha determinato una contrazione della produzione e dei consumi che ha fatto registrare una inversione “ad u” nei noli

marittimi seguito da un “panico collettivo” anche nel nostro settore”.

Il 2023 si presenta ancora come un anno da dimenticare dunque, con le esportazioni che già dal 2022 si sono ridotte.

“Ma ci sono dati che ci fanno ben sperare in particolare per quel che riguarda la Liguria dove ci sono opere messe a progetto per oltre 7 miliardi, in parte già avviate. Analizzando gli investimenti già deliberati che cambieranno il territorio nei prossimi cinque anni, non possiamo che essere ottimisti.”

Esemplari i numeri sul porto di Genova: 27 interventi infrastrutturali, 62 cantieri di cui 20 già attivi, oltre 38 mila nuovi posti di lavoro, 2,2 miliardi di previsione di spesa che faranno dello scalo ligure la più importante stazione appaltante d’Italia, la terza in Europa.

“Si dimostra così un cambio di considerazione nei confronti del settore che diventa oggi trainante per l’economia” sottolinea il numero uno di Spediporto. Ma il rischio, continua, è che i fondi del Pnrr vadano persi per la difficoltà nella realizzazione nei tempi richiesti: “Ecco perché serve uno scatto in avanti, di rabbia o di orgoglio”.

In questo contesto Spediporto rilancia la Green logistic Valley con una logistica che sia al servizio di una manifattura avanzata e che legata alla tecnologia ha portato a chiedere una Zona logistica semplificata, per la quale si è in attesa della nomina di un commissario, nomina, ha voluto confermare il vicesegretario Rixi presente all’incontro, che arriverà nelle prossime settimane.

“Siamo convinti che in una Zls si possano calare i benefici della zona doganale interclusa collegata con la ferrovia ai magazzini della valle ma potenzialmente anche a qualunque scalo merci, incluso quello aeroportuale”.

In questo senso il piano industriale elaborato da Goas cerca di rendere l’aeroporto genovese connesso con i principali scali nazionali trasformandolo in un hub di ausilio a supporto delle attività cantieristiche e marittime.

Attività, comprendendo tutte quelle portuali, che potranno essere supportate sempre più dalla tecnologia, in particolare da quella del 5G che permetterebbe di sfruttare al meglio le linee dati 2Africa e BluMed.

Nel primo caso, ricorda Giachero, si tratta della rete sottomarina più lunga al mondo con i suoi 37 mila chilometri, l’altra, collegando Italia, Francia, Grecia e Israele, sarà la più veloce nel mar Mediterraneo e farà di Genova il primo porto per traffico digitale dei dati collegando praticamente la metà degli abitanti del pianeta.

“Una digitalizzazione più all’avanguardia -ha concluso- è in grado di sopperire a problematiche che si riscontrano in alcune attività”.



RUSSO: “L’AGENDA PUBBLICA SI CONCENTRI ANCHE SULLE ‘SOFT SKILL’ DELLA LOGISTICA”

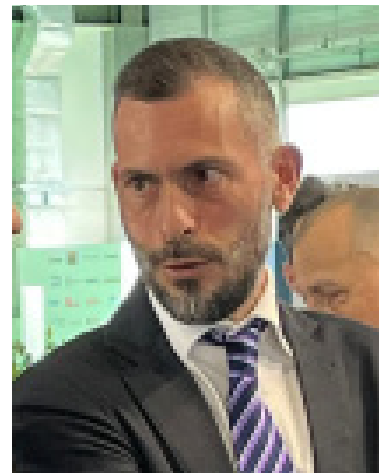
L’amministratore unico di RAM ammonisce:
 “Italia 19esima nel Logistic Performance Index
 ma non per colpa delle infrastrutture, dove riceve il voto più alto”

ROMA – Nel contesto del convegno organizzato da Assiterminal a Palazzo Colonna a Roma sul tema “Portualità Italia al servizio del Paese”, è intervenuto in qualità di relatore anche Ivano Russo, amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti.

Tra le novità annunciate nei mesi a venire, anche il cosiddetto ‘SPID delle merci’. Di cosa si tratta in concreto?

“E’ il nuovo sistema europeo che andrà in vigore dal giugno 2024. L’EFTI, Electronic Freight Transport Information, la modalità con la quale tutti i Paesi europei dovranno adottare un unico standard per far dialogare tra loro, in maniera interoperabile, tutti i sistemi generatori di dati che impattano sul ciclo operativo della logistica perché hanno una funzione documentale, di verifiche, di controlli” spiega Russo.

Attenzione quindi alle infrastrutture ‘hardware’ ma, nel proprio intervento, anche all’aspetto ‘software’ della catena logistica nazionale e alla tutela della sua sicurezza. “Non si tratta solo di infrastrutture o infrastrutture immateriali ma sono anche tutti i restanti indicatori del Logistic Performance Index ai quali purtroppo dedichiamo poca attenzione – tiene ancora una volta a evidenziare l’amministratore unico di RAM – La qualità della regolazione, il modello di semplificazione, il momento doganale, la qualità del capitale sociale impegnato, la capacità delle imprese di aggredire i mercati esteri: sono tanti i fattori che compongono la mappatura della banca Mondiale sulla competitività logistica mondiale e l’Italia purtroppo resta in posizione abbastanza bassa in questa graduatoria. E’ 19esima e non dipende certo dalla infrastrutture, dove anzi riceve il punteggio più alto. Serve riprendere con vigore il dibattito e il programma dell’agenda pubblica su tutto ciò che non è ferro e cemento”.



Insediatosi ormai da circa dieci mesi, come sta procedendo il crono programma della sua ‘nuova’ RAM? “C’è sempre da correre, abbiamo il primo target a giugno 2024 – racconta Russo – Quello di avere il 70% del sistema portuale nazionale dotato di servizi PCS interoperabili con le pubbliche autorità. Non partiamo da zero, in giro per l’Italia c’è già molto anche se magari va sottoposto a un upgrade, integrato e interconnesso. Ma credo che possiamo farcela”.

ASSITERMINAL: NUOVO BOARD, TANTE CONFERME

Il 2022 anno record per numero di aziende associate e terminal e imprese portuali rappresentati nei porti italiani



ROMA – Dopo l'intensa giornata che ha portato a Roma tanti protagonisti del settore per il convegno di Assiterminal "Portualità Italia, al servizio del Paese", l'associazione ha riunito i suoi membri in Assemblea per il rinnovo degli organi associativi.

Dopo gli adempimenti formali di approvazione bilancio 2022 e budget 2023, preso atto che il 2022 si chiude come anno record nella storia di Assiterminal, per numero di aziende associate e terminal e imprese portuali rappresentati nei porti italiani, l'Assemblea ha accolto la proposta del Consiglio direttivo uscente di prorogare il mandato del presidente Luca Becce finalizzata alla gestione del percorso di rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti e a sempre meglio definire l'assetto di Assiterminal nel panorama associativo di settore.

La crescente richiesta di partecipazione alla vita associativa si sono palesate anche attraverso diffuse candidature per la composizione del nuovo Consiglio direttivo, per cui l'Assemblea ha deciso di procedere alla modifica dello Statuto, ampliando la platea dei componenti da 19 a 24 e aumentando il numero di vice presidenti da 3 a 4, per valorizzare il senso di appartenenza, la voglia di contribuire alle attività e allo sviluppo dell'as-

sociazione rafforzando lo spirito e lo stile di Assiterminal che lavora e opera "per tutti". Durante l'incontro ci si è a lungo soffermati sulle tematiche da affrontare, definendo le priorità di azioni e proposte che saranno sviluppate dal nuovo Board e dalle Commissioni e gruppi di lavoro che si andranno ad affinare nelle prossime settimane, confermando le linee programmatiche sino ad ora perseguite.

composizione nuovo board

Presidente

Luca Becce

Vice presidenti

Alessandro Becce (FHP Holdings)

Tomaso Cognolato (Terminal Napoli Spa)

Alfredo Scalisi (LSCT)

Antonio Musso (Grendi Trasporti Marittimi)

Consiglio direttivo

Antonio Barbara (HHLA)

Daniele Marchiori (PSA Vecon)

Carlo Merli (FHP)

Roberto Ferrari (PSA)

Giulio Schenone (PSA)

Lanfranco Carlini (ACT)

Giancarlo Acciaro (SeaLog)

Maurizio Anselmo (TSG)

Raffaella del Prete (GPH)

Eric Gerritsen (Costa)

Andrea Morandi (ASE)

Marco Dalli (CILP)

Silvio Garrè (Porto Petroli Ge)

Giordano B. Guerrini (Newcoop Log.)

Michele Giromini (MDC)

Antonio Pandolfo (EST)

Giorgio Blanco (Savona Trm Auto)

Ivo Blandina (COMET)

David La Rosa (Traiana)

Direttore

Alessandro Ferrari

ICS, MISSIONE IN CINA PER IL PRESIDENTE EMANUELE GRIMALDI

Incontri con i leader di CSA e funzionari cinesi:
si apre una nuova era di collaborazione



28

NAPOLI – Il presidente della Camera Internazionale dello Shipping (ICS) Emanuele Grimaldi ha incontrato Feng Bo, Executive Vice President di COSCO Shipping, che ha ricevuto la delegazione ICS per conto della China Shipowners' Association (CSA), per aprire la strada da seguire per un più stretto rapporto di lavoro tra l'ICS e la Cina. Grimaldi ha incontrato Feng Bo, insieme al nuovo Consiglio di ICS Direttore per la Cina e Presidente di COSCO, Gu Jinsong, Vicepresidente esecutivo di CSA Mr. Zhang Shouguo e altri rappresentanti di CSA per determinare come l'ICS e CSA può lavorare insieme per rafforzare i legami globali. Hanno discusso delle principali sfide che l'industria marittima della Cina sta affrontando, tra cui la decarbonizzazione, la

digitalizzazione, la stabilità dell'industria della catena di approvvigionamento internazionale, benessere, reclutamento e formazione dei marittimi.

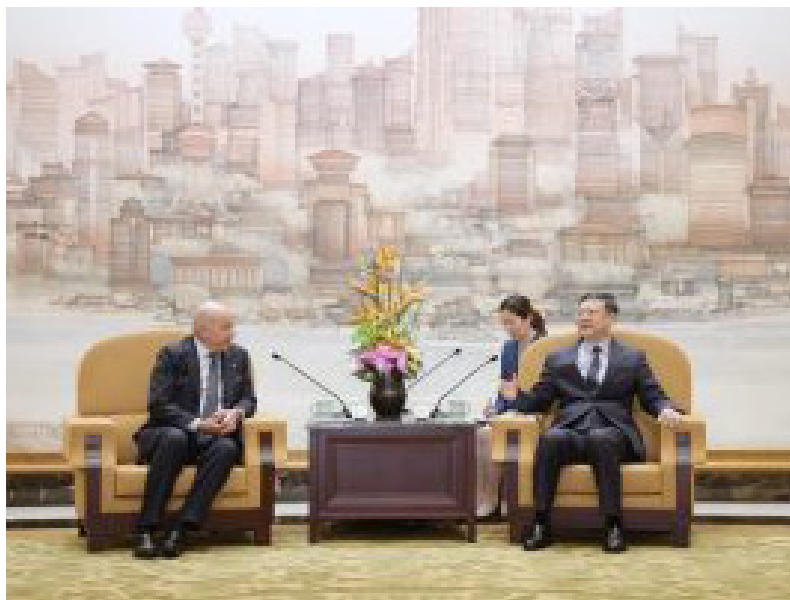
Lo stesso giorno, Emanuele Grimaldi ha incontrato due alti funzionari di Shanghai, Mr Chen Jining, membro dell'Ufficio Politico del Partito Comunista Cinese e Segretario del Comitato permanente del Partito Comunista di Shanghai e Chen Tong, membro del Comitato permanente del Partito Comunista di Shanghai e Presidente di Shanghai all'estero Associazione Amicizia. Gli incontri si sono concentrati sulla visione della Cina per la decarbonizzazione e digitalizzazione dell'industria marittima, libero

ASSOCIAZIONI

scambio e globalizzazione e rafforzamento della futura collaborazione di Shanghai con ICS.

La Cina è una delle principali nazioni marittime e questi incontri segnano una nuova era di collaborazione tra l'industria marittima globale e la Cina. Durante questi incontri Emanuele Grimaldi è stato affiancato anche da una delegazione ICS di senior ICS rappresentanti tra cui il Segretario Generale Guy Platten, il Vice Segretario Generale Simon Bennett e Edward Liu, Rappresentante Principale ICS (Cina) Liaison Office.

“I miei incontri aiutano l'intera Camera Internazionale ad acquisire una comprensione più profonda della Cina grande industria marittima, e attendo con impazienza la nostra stretta collaborazione con il CSA – dichiara il numero uno di ICS – Estendo i miei ringraziamenti al CSA per la gentile ospitalità e le fruttuose discussioni. Il nostro settore è globale e quindi le nostre sfide. Dalla decarbonizzazione al reclutamento dei marittimi e il benessere hanno un impatto su tutti all'interno della spedizione, quindi dobbiamo lavorare insieme come un'industria per trovare soluzioni”. In Cina la delegazione è stata ricevuta anche dal Vice Sindaco di Shanghai. L'ICS ha accolto con favore la piena adesione della CSA il 1° Gennaio 2023 con una mossa che ha riconfermato il suo ruolo come voce dell'industria navale globale. Anche il CSA ha aderito all'ICS Board, che sovrintende alle posizioni politiche che ICS presenta per conto degli armatori di tutto il mondo.



MATTIOLI: “IL CLUSTER MARITTIMO HA UN PROBLEMA DI RAPPRESENTATIVITÀ”

Il numero uno della Federazione del Mare annuncia un nuovo statuto e una governance di tipo associativo. L'invito a Federlogistica ad aderire



ROMA – Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare e di Confitarma, è intervenuto alla Tavola Rotonda, “Album di cluster”, organizzata nell’ambito dell’evento “Portualità Italia a servizio del Paese. Assiterminal a confronto con il cluster marittimo nazionale”, svoltosi nella sede della Federazione del Mare a Roma. Moderati dalla giornalista Morena Pivetti, hanno partecipato anche Marcello Di Caterina, Direttore Generale ALIS, Rodolfo Giampieri, Presidente Assoport, Pasquale Lorusso, Vice-Presidente Confindustria, Giuseppe Mele, Direttore Generale Confetra, Luigi Merlo, Presidente Federlogistica, e l’Amm. Isp. Capo Nicola Carlone, Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Il Presidente Mattioli, nel ribadire che la transizione energetica è una sfida che diventa ogni giorno più pressante ed ormai ineludibile, ha affermato che il porto del futuro deve guardare a ciò “che gli sta intorno e non solo al suo interno. I porti non devono essere visti solo come luoghi ove le navi arrivano e partono e ove vengono caricate e scaricate le merci ma come vere e proprie comunità energetiche”. “Tutto il cluster marittimo italiano si sta attivando per realizzare il rinnovamento energetico guardando anche al futuro ed alle conseguenze sul mondo del lavoro in termini sia di criticità e che di opportunità”. “Parlando di combustibili alternativi generalmente ci si focalizza sul trasporto marittimo perché di fatto lo shipping è il settore trainante di tutta l’economia del mare e quello che può dare il contributo più importante per la decarbonizzazione con notevoli investimenti in nuove navi in grado di utilizzare combustibili alternativi”.

“Il paradosso è – ha evidenziato Mattioli – che nonostante oggi le emissioni prodotte dalle navi rappresentino il 2% di quelle globali e il trasporto marittimo sia la modalità di trasporto più sostenibile in considerazione del fatto che via mare viaggia il 90% delle merci a livello globale, il settore è chiamato

a perseguire obiettivi di decarbonizzazione sempre più ambiziosi, fissati a livello mondiale dall'IMO e dall'Unione europea con il Pacchetto FitFor55. Obiettivi spesso non coincidenti in termini di criteri e tempistiche". "Piccolo particolare: oggi non sono ancora disponibili tecnologie green alternative e competitive in grado di abbattere le emissioni ai livelli richiesti. Senza contare che, a livello europeo lo shipping inizierà a pagare la carbon tax a partire dal 2025 mentre altri settori del trasporto responsabili di emettere oltre sei volte di più inizieranno a pagare dal 2028".

"Per poter rispondere agli ambiziosi obiettivi posti dall'IMO e dalla UE - ha aggiunto - è indispensabile destinare grandi risorse nella ricerca, garantendo la sinergia tra il mondo delle imprese e le istituzioni. "C'è molto da fare ed è necessario in tal senso che le scelte

siano globali e che il settore venga accompagnato, perché da solo non può affrontare gli ingenti investimenti richiesti. Occorre assicurare la cooperazione tra mondo della ricerca, imprese ed istituzioni". Il Presidente Mattioli si è poi soffermato sulla tematica della scarsa percezione dell'importanza della blue economy, "nonostante l'Italia sia un paese immerso nel mare!. Manca la consapevolezza dell'esistenza di un Sistema marittimo".

"Probabilmente - ha aggiunto - il problema è che, a fronte di un'ampia rappresentanza del settore e di tutti i suoi comparti, vi è una scarsa rappresentatività. Ecco perché la Federazione del Mare, che sin dalla sua istituzione rappresenta l'intero cluster marittimo in modo inclusivo, dai trasporti marittimi, ai cantieri, alla pesca, alla nautica agli agenti e piloti, fino alla formazione e al

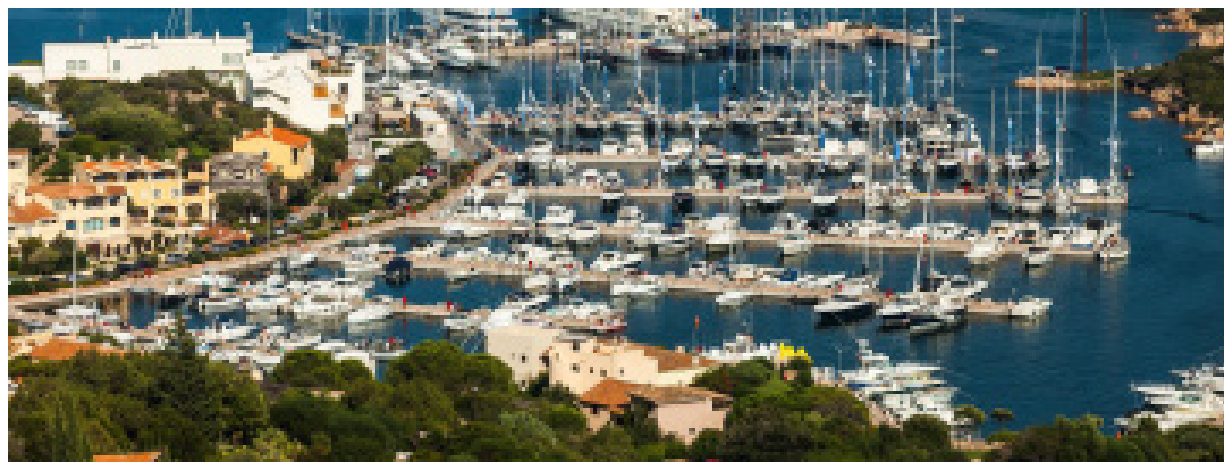
diritto marittimo, continua ad espandere la sua compagine anche a comparti come l'energia". "Ma ben sapendo che questo non basta - ha aggiunto Mario Mattioli - abbiamo deciso di modificare lo statuto della Federazione del Mare che da Giugno, con una nuova governance di tipo associativo, sarà un soggetto attivo nell'ambito della blue economy e non più solo partecipativo".

"Di fatto per dare un'effettiva rappresentatività al cluster marittimo abbiamo tutte le possibilità per metterci insieme e fare fronte comune, non solo verso le Istituzioni italiane, ma anche a Londra e a Bruxelles. La domanda è - ha concluso il Presidente Mattioli - perché non lo facciamo?" e poi ha pubblicamente invitato Federlogistica, rappresentata dal suo Presidente Luigi Merlo, a aderire alla Federazione del Mare.



FEDERAGENTI: “PRONTI A SOSTENERE UN PIANO PLURIENNALE PER LA MARITTIMITÀ”

Dal Forum del lusso possibile:
la Sardegna lancia sul mare la sfida
del polo mediterraneo del superlusso



PORTO CERVO – A sparare il primo colpo è stato l’Assessore del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Sardegna, Giovanni Chessa, che al Forum del lusso possibile di Porto Cervo organizzato da Federagenti, ha lanciato il progetto del polo mediterraneo del superlusso sul mare, ovvero un sistema integrato fra cantieri (di costruzione e manutenzione degli yacht), porti, aeroporti (nei tre scali sardi è in arrivo anche un collegamento diretto con Dubai) che conferisca effettivamente alla Sardegna il primato mediterraneo del mercato della grande nautica, con le ricadute che ciò comporta, prima fra tutte una ricaduta occupazionale che significa sei posti di lavoro per ogni metro degli yacht che anche quest’estate sceglieranno le acque italiane come destinazione preferita per il turismo di alta gamma.

Una sfida quella sarda, che – come hanno sottolineato i ministri Nello Musumeci e Daniela Santanchè – si colloca nell’ottica allargata di un Paese, l’Italia, che punta sul turismo di lusso come eccellenza del Made in Italy. Una sfida raccolta da Federagenti, che dal 2015 organizza il Forum del lusso possibile e che – come sottolineato dal suo Presidente Alessandro Santi – si prepara da un punto di osservazione privilegiato, a contribuire in modo determinante (attraverso un piano pluriennale) alla costruzione di un Progetto Italia per la marittimità del Paese.

Una sfida che – secondo il Cavaliere del Lavoro, Massimo Ponzellini, Presidente onorario della Bei e attuale Presidente del Centro Giuseppe Bono, ha indicato gli strumenti per cui la Sardegna può e deve diventare l’epicentro del turismo del lusso: una scuola che formi giovani in grado di imprimere un’accelerazione ai grandi progetti, un diverso rapporto con le istituzioni, ma speciale, una Banca, un istituto finanziario sardo “una Mediobanca della Sardegna” in grado di sostenere i grandi progetti parlando lo stesso linguaggio del territorio.

I PORTI

il messaggero marittimo marzo 2023

33



GENOVA, POSATA LA PRIMA PIETRA DEL NUOVO TERMINAL BETTOLO

Entro il 2026 si completerà la nuova banchina container di Msc: investimento complessivo che ammonta a 307 milioni di euro



GENOVA – E' stata posata la prima pietra del nuovo Terminal Bettolo, la banchina container di proprietà completa del colosso Msc nel porto di Genova. Il Terminal Bettolo Genoa Mediterranean Gateway sarà quindi disegnato specificatamente seguendo le indicazioni dell'armatore, diventando peraltro in parallelo il primo terminal semi automatizzato dello scalo. Il primo passo verso il porto in linea, con un lungo molo che consentirà allo scalo del capoluogo ligure, una volta terminata anche la realizzazione contemporanea della nuova Diga Foranea, di accogliere le grandi navi portacontainer come auspicato esplicitamente dallo stesso Ceo del gruppo di Aponte, il danese Soren Toft, intervenuto alla cerimonia ufficiale all'ombra della Lanterna.

Un investimento complessivo che ammonta a 307 milioni di euro, con 280 milioni garantiti da Msc e i restanti 27 milioni pubblici, tutto per un terminal che alla fine potrà ospitare sino a 800 mila container all'anno: nel 2022 aveva movimentato 150 mila di teu. Il porto di Sampierdarena muterà poi anche grazie al restyling delle banchine di Spinelli e Hapag-Lloyd, confinanti lato Ponente con il nuovo terminal. Come racconta l'articolo pubblicato sulla cronaca locale de Il Secolo XIX, i lavori del nuovo cantiere saranno realizzati dall'impresa Carlo Agnese per 10 milioni di euro: "Saranno realizzate, tra l'altro, le vie di corsa per l'installazione di nuove gru, le fondazioni per torri faro e i reefers racks (le strutture per permettere ai container refrigerati di essere alimentati e tenere così

i prodotti deperibili alla giusta temperatura), oltre alle pavimentazioni, diversificate in funzione della portanza e delle destinazioni d'uso".

"L'avvio dei lavori e la posa della prima pietra della diga il 4 Maggio segnano un momento storico – ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Paolo Emilio Signorini – con la transizione dalle storiche calate africane e dei moli a pettine di Sampierdarena alla nuova banchina lunga, in linea con i porti moderni (...) Saranno 5 anni di lavori difficili e sfidanti, ma sono il segnale più forte della robustezza del nostro sistema portuale". L'ampliamento, secondo cronoprogramma, dovrebbe essere completato entro l'inizio del 2026.



PORTOFERRAIO E PIOMBINO: CHE ACCOGLIENZA TROVANO I PASSEGGERI?

Lo studio di Risposte e Turismo. L'intervista a Guerrieri e Capuano



PORTOFERRAIO – Dopo l'incontro a Piombino a Febbraio, l'AdSp del mar Tirreno settentrionale presenta lo studio di Risposte Turismo in uno dei due porti interessati: Portoferraio.

Insieme a Piombino è al centro dell'analisi commissionata dall'Authority per capire i margini di crescita e di miglioramento dei due porti del sistema per quel che riguarda l'accoglienza dei passeggeri di traghetti e crociere.

Si parla di turisti ma anche di pendolari e abitanti, con un approccio che il presidente dell'AdSp Luciano Guerrieri definisce "operativo": "Non si guarda solo lo stato dell'arte attuale -spiega- ma si individuano temi concreti su cui agire in modo coordinato". In effetti, lo studio punta a una sinergia di collaborazioni tra istituzioni e operatori, tema che piace al sindaco di Portoferraio Angelo Zini intervenuto alla presentazione: "È un'iniziativa importante che si concentra su questioni che ci riguardano quotidiana-

namente come soggetti e enti, perchè accoglienza nel porto vuol dire anche accoglienza in città, considerato che tra le due realtà non esiste un confine fisico”.

Mettere insieme i diversi soggetti interessati, ovvero anche coloro che offrono servizi diversi da quelli portuali, è per Zini il valore aggiunto dello studio.

“Non vale solo per noi dell’Elba, ma anche per Piombino -aggiunge- perchè se anche lì i passeggeri trovano una buona accoglienza e servizi, faranno una traversata tranquilla e una volta arrivati avranno un approccio più sereno. Questo vale per turisti e residenti”.

“Il territorio va visto come unico, con l’interesse comune di progredire tramite scambi giornalieri” sostiene Guerrieri che spiega come lo studio permetta a tutti i soggetti coinvolti di conoscere cosa c’è da fare per poi agire insieme.

Le risposte sono di molteplici tipi, ed alcune sono immediate ed efficaci nel breve-medio periodo, in primis il discorso legato a una migliore comunicazione e cartellonistica in porto. Anche l’apertura di un ufficio in pianta stabile e Portoferraio, inaugurato proprio ieri, rientra tra le azioni di miglioramento e vedrà a breve anche la ristrutturazione dell’intero edificio.

Su Piombino si prevede il refitting della stazione marittima, di natura paesaggistica ma anche energetica e funzionale.

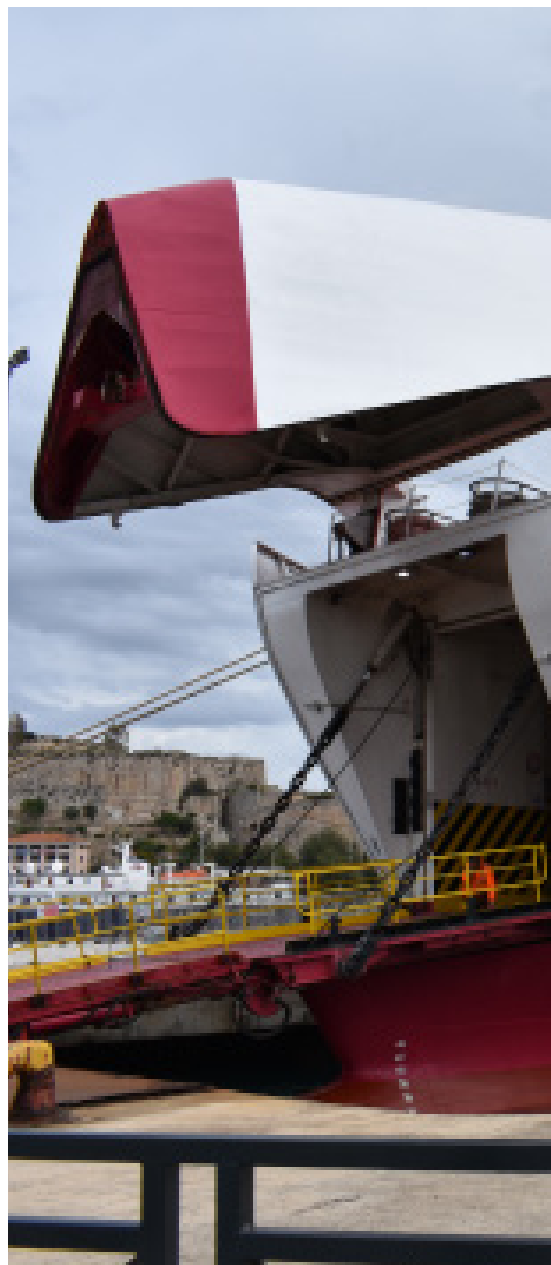
“Se si parla di crociere -spiega Claudio Capuano, dirigente promozione dell’AdSp- la ripresa dopo il Covid è stata evidente, ma il mondo si sta interrogando sul mercato, e sono emerse nuove proposte delle compagnie per navi più piccole anche su Piombino. Dobbiamo comprendere però che dobbiamo fare promozione del sistema, ma farlo con una concezione sostenibile, con una crescita che deve essere equilibrata, il che vuol dire che non possiamo dire di sì a tutti, ma saperci fermare dove la cosa può diventare una problematica”.

Quel che vuol dire Capuano è infatti che ci sono territori anche in Italia che “soffrono” le crociere, allora l’approccio primario deve servire a capire fin dove si possa arrivare.

“C’è un mondo che dobbiamo intercettare ma serve un confronto con tutti gli attori coinvolti nella gestione dell’accoglienza”.

“La volontà è chiara -ha concluso Guerrieri- ed è quella di fare un salto di qualità nei due porti con un cambio di passo, collaborando insieme e avendo come guida anche lo studio appena presentato che ci indica cosa possiamo fare nel prossimo futuro con una programmazione che sia territoriale.”

Nelle prossime settimane il Messaggero Marittimo pubblicherà una rivista dedicata allo studio nei suoi dettagli.



LIVORNO, PRIMO PORTO ITALIANO A TESTARE LA NAVIGAZIONE AUTONOMA

In un workshop, le sperimentazioni condotte a partire dall'estate 2023. Iniziativa finanziata dall'ESA e realizzata da TIM, CNIT, FlySight, Cetena e Grimaldi



LIVORNO – Livorno sarà il primo porto italiano – e uno dei primi in Europa – a sperimentare la navigazione autonoma. Nell'ambito del progetto comunitario 5GMASS, finanziato dalla European Space Agency (ESA) e realizzato da un consorzio di soggetti (TIM; CNIT; FlySight, CETENA e Grimaldi), lo scalo labronico è stato infatti individuato come il ban-

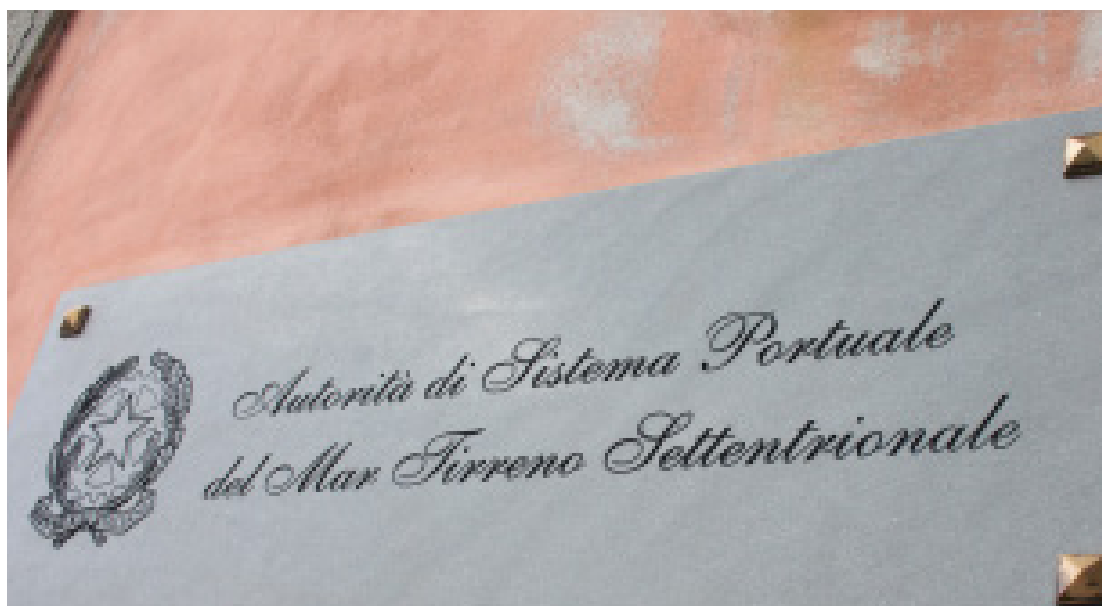
co di prova ideale per testare i progressi raggiunti nell'automazione dei processi logistici e delle connessioni tra la nave e il porto. Il perché di questa scelta è da ricercare nel successo riscontrato in questi anni dalle sperimentazioni condotte in ambito portuale da Ericsson e CNIT nel campo del 5G. La tecnologia mobile di ultima generazione è sbarcata in porto nel

2018, grazie all'attivazione di alcune celle, ed oggi è arrivata ad un grado di maturità tale da permettere a Livorno di assumere il ruolo di apripista nella definizione di modelli informativi portuali focalizzati non soltanto sulla integrazione tra la strada e il sistema portuale ma anche tra lo stesso sistema portuale e le linee di navigazione.

Il prossimo step, dunque, sarà quello di usare la connettività digitale avanzata per comunicare con una nave e, nel caso di specie, con una moderna nave Ro-Ro, della flotta ECO di Grimaldi, che sarà equipaggiata da sensoristica aggiuntiva ed integrata alla rete 5G del porto. E' da qui che prende le mosse il workshop organizzato dall'Autorità di Sistema portuale al Grand

Hotel Palazzo di Livorno, alla presenza di tutti i soggetti che hanno partecipato al progetto, a partire dalla Guardia Costiera, cui compete il ruolo di supervisore delle sperimentazioni che saranno condotte nell'ambito del 5G Mass, e che ha preso parte all'evento con il capo del Reparto Sicurezza della Navigazione e Marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'ammiraglio ispettore Luigi Giardino.

Dopo i saluti istituzionali del presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, quelli del direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Gaetano Angora – e dopo l'introduzione di Giardino sulle sfide che attendono il settore



marittimo/portuale non solo dal punto di vista tecnologico ma anche normativo – è stato il direttore laboratorio CNIT presso il porto di Livorno, Paolo Pagano, ad entrare nel merito del 5G Mass: "Il porto di Livorno ha un background unico in ambito nazionale e una esperienza documentata nell'applicazione dell'IOT ai processi logistici e alle operazioni terrestri" ha detto, aggiungendo come la collaborazione nazionale tra TIM e Ericsson nell'ambito della costruzione di un ecosistema solido consenta oggi ai porti di massimizzare il potenziale della quinta generazione della

tecnologia cellulare. Sarà proprio TIM ad installare nello scalo portuale livornese la nuova Rete 5G privata, in grado di viaggiare a una velocità di connessione di 10 gigabit al secondo: "E' come se il porto avesse un cannone in grado di sparare la fibra ottica direttamente in mare. In questo modo acquisiamo la capacità di dialogare con le navi, secondo un livello di integrazione tanto più ampio quanto maggiore sarà il grado di autonomia raggiunto a bordo dell'unità navale" ha aggiunto Pagano. Durante le sperimentazioni, la nave eco della Grimaldi riceverà direttamente

dalla Stazione di Controllo Remoto, già installata nella sede del CNIT di Livorno, presso la Dogana d'Acqua, informazioni strategiche di vario genere, come l'accesso al dataset delle condizioni meteo e dati valutativi sulla fattibilità di ingresso in porto. Anche i piloti verranno coinvolti nell'esperimento della navigazione autonoma, avendo un ruolo di fondamentale importanza nel mantenimento delle condizioni di sicurezza durante la navigazione della nave. Grazie a questo esperimento, che partirà entro l'estate, Livorno sarà insomma in grado di proporsi come pioniere nell'ambito dell'applicazione della nuova tecnologia mobile alle operazioni nave/terminal, così come sottolineato durante i loro interventi anche da Paolo Vannuzzi Innocenti (di TIM) e da Riccardo Mascolo (di Ericsson).

I benefici della Maritime Autonomous Surface Ship sono stati elencati dal responsabile di Grimaldi, Cosimo Cervicato: "La navigazione autonoma aumenta gli standard di sicurezza delle manovre di accosto di una nave, favorendo anche l'accorciamento dei tempi di ingresso e uscita dal porto" ha detto. "Se fossimo in grado di ridurli di 15 minuti, potremmo arrivare a ridurre la velocità di navigazione, con un abbattimento importante delle emissioni di Co2". E di sostenibilità ambientale ha parlato anche la responsabile dell'Agenzia Spaziale Europea, Roberta Mugellesi, soffermandosi in particolare sull'importanza strategica dell'accordo che il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e l'ESA hanno avviato a Giugno del 2022, promuovendo un'attività di collaborazione che prevede di valorizzare l'uso delle applicazioni spaziali tese allo sviluppo della innovazione sostenibile rivolta all'ecosistema marino e al trasporto marittimo mercantile.

Al segretario generale dell'AdSp, Matteo Paroli, sono toccate le conclusioni del workshop sulla navigazione autonoma: "Tutto quello che abbiamo visto sembra fantascienza ma la navigazione autonoma è già una realtà. I benefici sono tanti ma tante sono anche le sfide" ha dichiarato. "Le questioni sottese alle navi autonome sono molteplici ed attengono, ad esempio, ai profili di responsabilità, al ricorso ai servizi tecnico nautici, al soccorso. E pongono problemi nuovi in punto di equipaggio e di comandante. Dovremo rivedere la normativa nazionale e internazionale in materia



di diritto del mare per adeguarci alle trasformazioni in atto. La tecnologia corre e il mondo del diritto deve riuscire a correre con la stessa velocità se non vogliamo che certe limitazioni normative ci costringano ad abbandonare una capacità tecnologica, di studio e di analisi che ci rende oggi una eccellenza a livello europeo".

RISOLTA L'IMPASSE DEI MARITTIMI EXTRA UE NEL PORTO DI GENOVA

Assagenti ha incontrato la Polizia di frontiera



GENOVA – Aveva suscitato preoccupazione la circolare (del 13 Aprile) che sembrava mettere a rischio l'operatività degli sbarchi dei marittimi extra Ue nel porto di Genova. La nuova normativa infatti obbligava i lavoratori a fare rientro a casa nel più breve tempo possibile una volta terminato il lavoro, casa che spesso può significare estremo oriente, senza poter pernottare in città. Una situazione che avrebbe causato diversi problemi ope-

rativi nel porto genovese.

A

ssagenti ha incontrato la Polizia di Frontiera marittima ed aerea di Genova, e insieme sono state esaminate le casistiche che hanno indotto alla nota in questione, le potenziali criticità gestionali delle nuove procedure e le ricadute economiche per il territorio, nell'ottica di massimizzare la primaria esigenza della sicurezza del porto senza ridurne l'efficien-

za operativa.

Lorenzo Manso, primo Dirigente della Polizia di Frontiera, ha illustrato l'ulteriore nota esplicativa che verrà emanata a giorni dalla Polizia e che meglio dettaglia le procedure che potranno essere adottate.

I rappresentanti della Commissione Crew management di Assagenti si sono detti soddisfatti e, dopo aver assicurato la volontà di aderire ad una politica di crescente prevenzione nel controllo dei rimpatri dei marittimi extra Ue, hanno potuto constatare come i nuovi criteri non impatteranno sull'operatività delle navi, garantendo la possibilità del pernottamento dei marittimi sul territorio qualora necessario.

“Genova dimostra ancora una volta di essere un porto dove, nel rispetto dei ruoli, il dialogo e la collaborazione tra pubblico e privato, è ai massimi livelli, consentendo di contemperare la sicurezza di cittadini e lavoratori con l'efficienza della sua prima industria” il commento a caldo del presidente di Assagenti,



SISAM
WE DELIVER

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

www.sisam.it

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



PER	NAVE	VOY	DA	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	14	MSC LENI	FJ311W		Vedi Serv. 16	1/5	11/4	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC ARINA	FJ317E			3/5	17/4	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC IRINA	FJ312W			8/5	19/4	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC LENI	FJ318E			11/5	24/4	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Dubai ,Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	14bis	MSC MICHIGAN VII	IM316R	1/5	Vedi Serv. 16			2/5	Vedi Serv. 19	li Serv. i	vedi serv. 19
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC TAMPICO	IM317R	10/5				11/5	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		MSC FREEPORT	IM318R	17/5				18/5	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		MSC PRATITI	IM319R	23/5				24/5	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
	15	MSC LENA F	YA318A			7/5	Vedi Serv. 2	vedi serv. 5	Vedi Serv. 16		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba		SONATA	YA319A			14/5	0	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		SONATA	YA320A			21/5	0	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC LENA F	YA321A			28/5	0	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
	16	MSC PALATIUM III	YM318A			6/5	Vedi Serv. 1	vedi serv. 5	Vedi Serv. 16		
MAROCCO - Casablanca		MSC GRENADA III	YM319A			13/5	vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC PALATIUM III	YM320A			20/5	vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC GRENADA III	YM321A			27/5	vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	17				Vedi serv. 12	vedi serv. 7 e 8				vedi serv. 13 bis	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
	18	MSC DYPHNA	MT316A	1/5		2/5	vedi serv. 4				
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC CORUNA	MT317A	8/5		9/5	vedi serv. 4				
		MSC VIDHI	MT318A	15/5		16/5	vedi serv. 4				
		MSC SHAULA	MT318A	22/5		23/5	vedi serv. 4				
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO											
	19	MSC MARYLENA	AE317A			2/5	1/5		30/4		
		MSC CAITLIN	AE318A			9/5	8/5		7/5		
		MSC MARYLENA	AE319A			16/5	15/5		14/5		
		MSC HARMONY III	AC316A					29/4	28/4		
		MSC ANDRIANA III	AC317A					6/5	5/5		
		TBN	AC318A					13/5	13/5		
		MSC BELLE	AV318A			2/5	29/4		1/5		
		MSC SHEILA	AV319A			9/5	6/5		8/5		
		MSC ESHA F	AV320A			16/5	13/5		15/5		
		MSC NILGUN	AB318A			29/4			30/4	3/5	
		MSC ALIX 3	AB319A			6/5			7/5	10/5	
		MSC JEMIMA	AB320A			13/5			14/5	17/5	
		BURAK BAURAKTAR	AY319A	29/4					30/4		
		BURAK BAURAKTAR	AY320A	6/5					7/5		
		MAERSK HANGZHOU	317E						29/4		
		MAERSK HORSBURGH	318E						5/5		
		MAERSK CANYON	319E						11/5		
		MED TRABZON	AS317A			29/4	24/4		27/4		
		MED SAMSUN	AS318A			6/5	1/5		4/5		
		MED TRABZON	AS319A			13/5	8/5		11/5		
		MANDO	AA318A			4/5	3/5		3/5		
		LUEBECK	AA319A			11/5	10/5		10/5		
		SPIRIT OF CHENNAI	AA320A			18/5	17/5		17/5		



GRIMALDI LINES



La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | <http://cargo.grimaldi-lines.com>