



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL



ASSOporti

Associazione dei Porti Italiani

M
E
S
S
E

M
U
N
C
H
E
N

M
A
Y
9
-
12

SINFONIA LOGISTICA



**tl transport
logistic**

the leading exhibition

messengeromarittimo

MAGAZINE

No. 02/2023



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

**DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI**

Edizioni commerciali e marittime srlu
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it
abbonamenti@messengeromarittimo.it

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

SINFONIA **LOGISTICA** PREMESSA



Si poteva trovare ed incontrare veramente di tutto in quei grandi crocevia di persone e merci che hanno caratterizzato fin dalla più lontana antichità le relazioni e gli scambi fra popoli, dapprima circoscrivibili e poi sempre più distanti. Era possibile trovare mercanzie di ogni genere e specie, comprese le reliquie dei santi, più o meno autentiche, capitava di imbattersi in persone e personaggi di ogni livello e di ogni risma, si poteva assistere agli spettacoli più disparati, anche non privi di valore culturale, era possibile approfittare di amnistie ed esenzioni fiscali concesse graziosamente per l'occasione dal signore del luogo.

Come sempre avviene dove c'è concorso disordinato di persone, capitava anche molto facilmente di venire spennati come polli da ladri e furfanti che in tali manifestazioni trovavano il loro humus più favorevole...

Ebbene, quel coacervo di economia, di religione, di culture e di costume, sia pure mutatis mutandis, si è evoluto e perpetuato nei secoli ponendosi praticamente alla base delle esposizioni locali, internazionali e mondiali che i massimi attori del commercio, dell'industria e del trasporto organizzano anche ai nostri giorni, dalle più umili e pittoresche fiere di paese, alle grandi esposizioni mondiali che le grandi capitali si contendono.

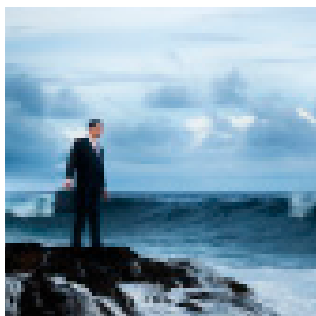
Uno degli esempi maggiormente caratterizzanti di tale fenomeno, che non sembra esagerato definire ancestrale, è senz'altro la manifestazione **Transport Logistic di Monaco di Baviera**, la ormai celeberrima **piattaforma mondiale di incontro** per operatori, espositori e visitatori che vi convergono da ogni parte della Terra per conoscere e presentare **prodotti e soluzioni per la logistica**, a cui si guarda sempre di più come ad uno dei motori più potenti, forse addirittura il primo, della crescita economico produttiva a livello planetario in cui le imprese italiane, superando i mille inciampi della burocrazia e malgrado la rapacità del nostro farraginoso sistema fiscale, riescono ad affermarsi e a eccellere con sorprendente vitalità.

La kermesse biennale monacense Transport&Logistic, edizione 2023, un multiforme contenitore in cui gli operatori si troveranno di fronte alle **ultimissime novità** in fatto di sistemi di comunicazione e tecnologia multimediale, macchine per l'imballaggio e sistemi di trasporto e stoccaggio, si snoderà, oltre che sul fronte squisitamente espositivo, anche lungo una serie di **tavole rotonde e conferenze** in cui verranno presentate le ultimissime innovazioni e dove i più accreditati esperti in economia, politica dei trasporti, produzione industriale e finanza aggiorneranno gli espositori e i visitatori sulle più ardite scommesse in atto per il futuro del settore e sulla sostenibilità ambientale ed economica delle soluzioni individuate nel medio e lungo periodo.

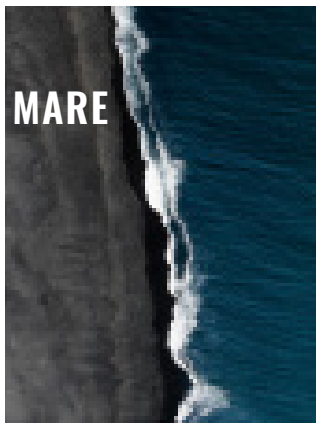
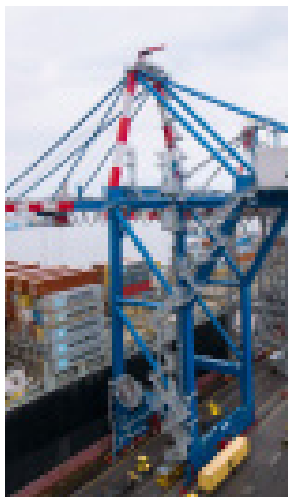
CONTENUTI

— NELLO MUSUMECI
IL PIANO DEL MARE

06



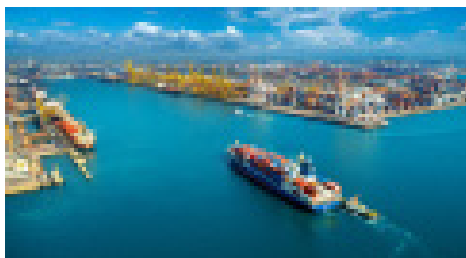
13 — LUCA SISTO
ELEMENTO MARE



21

— ALFREDO SCALISI
**LSCT
INVESTIMENTI**

25 — RODOLFO GIAMPIERI
PORTUALITÀ UNITA



10

— ROMANO PRODI
LE SFIDE DELL'ITALIA

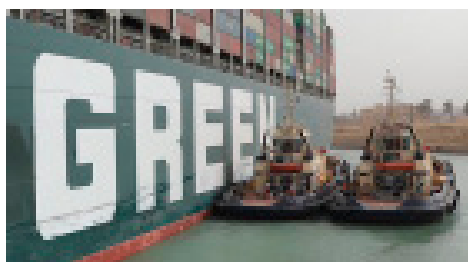


— GRUPPO GRIMALDI
PROTAGONISTA

18

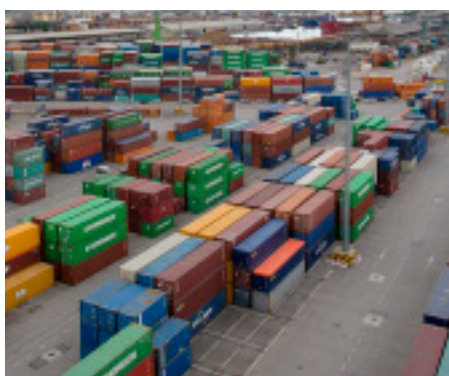
— ALESSANDRO PANARO
**I FENOMENI
MARITTIMI**

15



27

— FULVIO LINO DI BLASIO
**VENEZIA SCOMMETTE
SULL'INTERMODALITÀ**

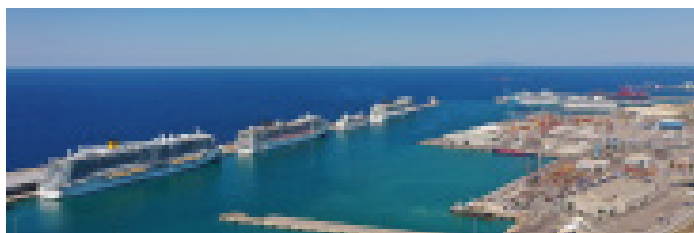


31

— FEDESPEDI
LOGISTICA E SPEDIZIONI, MOTORI TRAINANTI

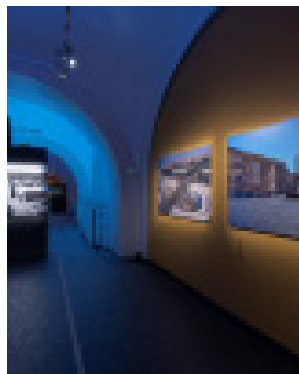
34

— PINO MUSOLINO
CIVITAVECCHIA, PORTO DEL FUTURO



37

— PAOLO FEDERICI
**L'ARTE NEL
TERZO
MILLENNIO**



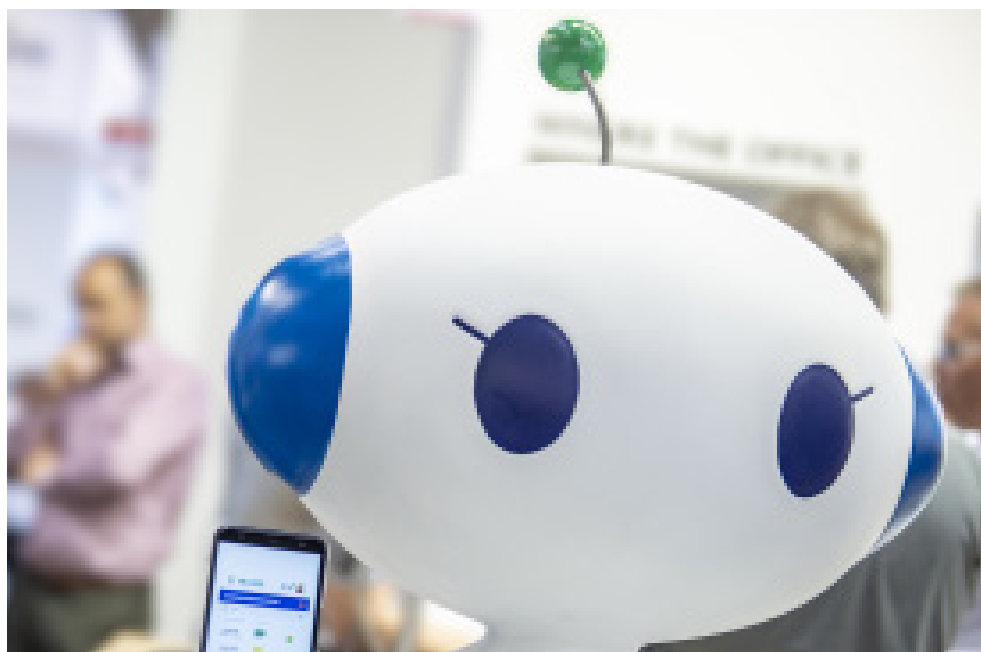
tl transport logistic

the leading exhibition



REDAZIONE
Vezio Benetti
Andrea Puccini
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA
Barbara Bargagna





NELLO MUSUMECI

“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 otto 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 le **possibili soluzioni**. Abbiamo l'ambizione di recuperare posizioni nel ranking internazionale per quanto concerne alcune filiere – prosegue il titolare nel neonato dicastero –, andiamo bene nella **crocieristica**, nella **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 poiché **il Mediterraneo è sempre più inquinato**. Questo deve rappresentare per ciascuno di noi un **campanello di allarme**, ma anche un **invito alla responsabilità e alla sobrietà**. Credo che il convegno di Livorno abbia acceso un importante riflettore su questo mondo: le competenze sono chiamate a collegarsi e collaborare e **il merito di tutto ciò va alla Marina Militare e della Fondazione Leonardo**.

Momenti come questi possono offrire spunti di riflessione e di confronto: il Piano per il mare che stiamo definendo al Ministero serve appunto a mettere assieme alle 7-8 filiere che compongono l'economia di settore, magari anche per individuarne le criticità e le possibili soluzioni. Credo che si possa normare già entro l'anno su alcune specifiche materie, sempre disponendoci all'ascolto dei soggetti che in prima linea operano in questo particolare ambito, che - lasciatemelo dire – è uno straordinario Universo.

07 IL PIANO DEL MARE... QUASI PRONTO

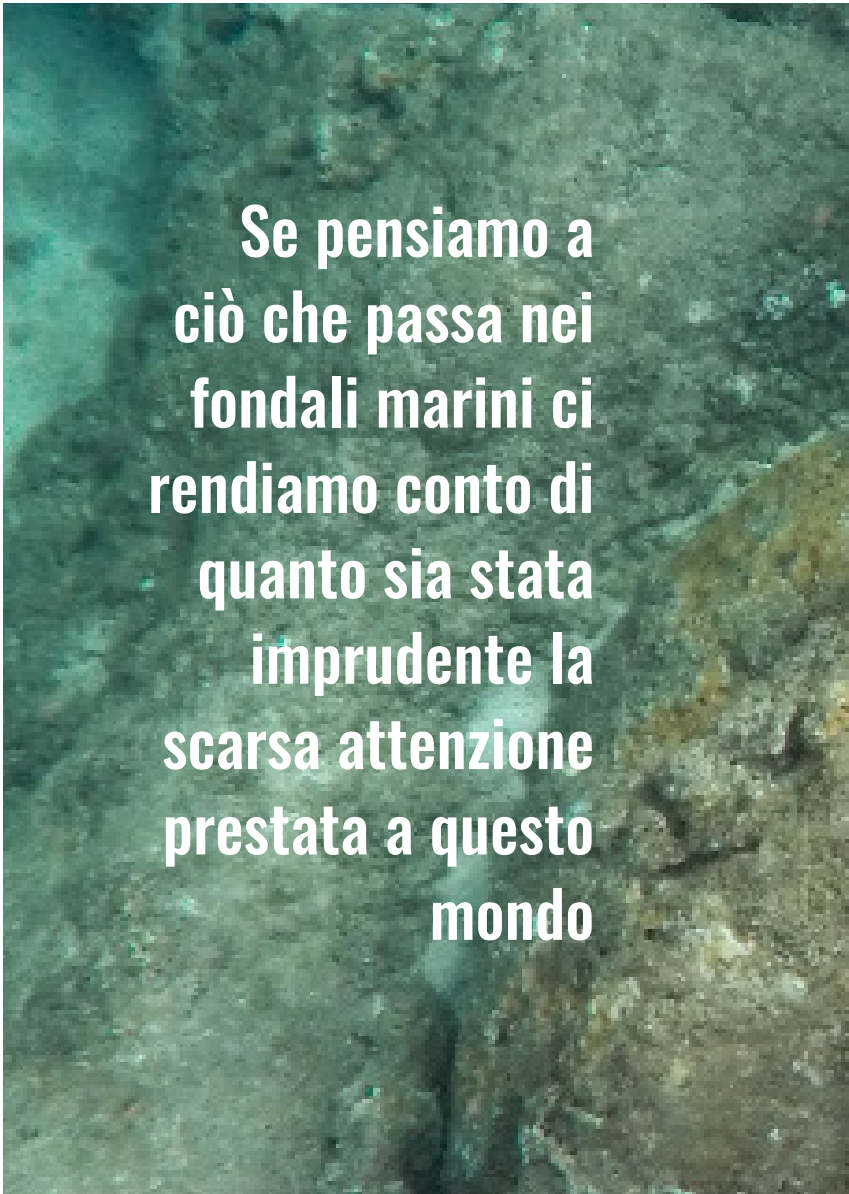


Ho capito che **le cose più belle** non stanno né in cielo né in terra, ma **risiedono sott'acqua**. Far coincidere le esigenze della ricerca di materie prime e dell'ecosistema marino rappresenta una sfida tutt'altro che semplice, ma la buona politica non si lascia condizionare dalla pubblica opinione, anzi si pone degli obiettivi e li raggiunge senza cercare il consenso a tutti i costi. Guai se non fosse così, è giusto ascoltare tutti, poi è necessario trovare una sintesi nel crogiolo delle proposte e delle critiche. In un contesto di emergenza noi **abbiamo bisogno di approvvigionamento energetico**.

A tal proposito sarebbe stato meglio se 10 anni fa chi si trovava al Governo, avesse

programmato e progettato le infrastrutture energetiche, soprattutto per ridurre la dipendenza da paesi esteri e, in particolare, dalla Russia. In emergenza, utilizziamo tutto quello che in natura abbiamo e di cui disponiamo, naturalmente tenendo conto della compatibilità e della sostenibilità ambientale, lavorando per una **politica 'green'** che deve obbedire alle scadenze fissate per il 2035 e il 2050 dalla Unione europea. Ma pretendere la botte piena e la moglie ubriaca, mi sembra davvero arduo”.

“Abbiamo qualcosa come circa **7500 km di coste** – ha aggiunto poi in sede di intervento, davanti 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. Se pensiamo a ciò che passa nei fondali marini ci rendiamo conto di quanto sia stata imprudente la scarsa attenzione prestata da questo mondo.



Se pensiamo a
ciò che passa nei
fondali marini ci
rendiamo conto di
quanto sia stata
imprudente la
scarsa attenzione
prestata a questo
mondo

Conosciamo appena il 20% del subacqueo, con mappature peraltro non sempre analitiche”.

“L’**11 Aprile** abbiamo celebrato la **Giornata del mare**. Quest’anno ha avuto un significato più incisivo, anche grazie alla presenza di un ministro dedicato – sottolinea l’ex presidente della Regione Siciliana – **Servono una nuova cultura e un nuovo approccio verso questo mondo** in gran parte inesplorato.

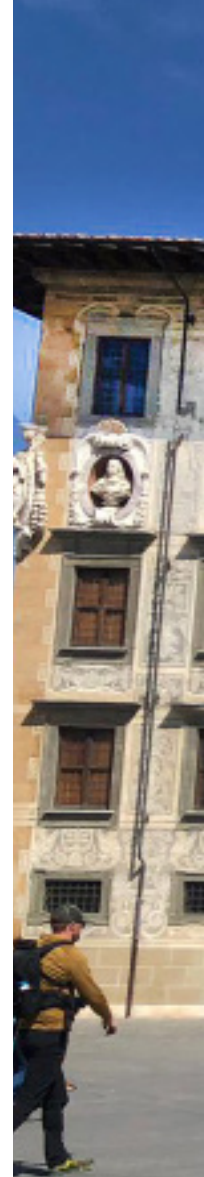
Se ne parlerà nelle scuole e nell’ambiente militare. Gli eventi più significativi si terranno a Genova, ma **tutta l’Italia sarà coinvolta**, a cominciare dal Mezzogiorno che, con le sue moltissime città bagnate dal mare, potrà diventare protagonista per l’economia nazionale nei prossimi 10 anni, migliorando il prodotto interno lordo e accrescendo una consapevolezza che finora esclude gran parte degli italiani”.



LE SFIDE DELL'ITALIA SECONDO ROMANO PRODI



Da qualunque punto di vista e con qualunque disposizione d'animo lo si voglia considerare (ed ascoltare), va da sé che il professor **Romano Prodi** rimane in ogni caso uno dei pochi personaggi conosciuti a livello internazionale che l'Italia dei nostri giorni riesce ad esprimere. Al di là e al di fuori di ogni altro apprezzamento, Prodi, nel suo lungo ed articolatissimo *cursus honorum*, non si è fatto mancare davvero niente, dalla somma di cariche di governo in Italia, fino alla presidenza della commissione europea e ciò potrebbe bastare a renderlo una delle persone, anzi, dei personaggi più autorevoli ed ascoltati.



Ospite, recentemente, al Forum studentesco della **Scuola Normale Superiore di Pisa** (fondata con decreto napoleonico nel 1810), Prodi ha esaminato il tutt'altro che scontato tema della collocazione del nostro Paese al tempo del mercato globale prendendone in esame i modi di affrontare le sfide in ambito europeo e, più latamente, mondiale.

Secondo l'ex presidente del consiglio, l'Italia quasi mai ha giocato ruoli determinanti in seno al consorzio degli Stati europei, ma il suo apporto è risultato in moltissimi casi **decisivo per l'adozione della maggior parte delle deliberazioni da prendersi a maggioranza**

e questa non è certamente una parte di importanza secondaria.

Oggi, più che mai, con l'ampliamento dell'Unione a ben ventisette Stati, in Europa si incontrano gli orientamenti politici più diversi ed eterogenei e ciò finisce per determinare talune inevitabili sfasature e una serie di problemi di non sempre intuibile soluzione, il più serio dei quali sarebbe costituito, secondo Prodi, dalla **necessità di mantenere la coesione almeno nell'ambito del così detto nucleo fondamentale**, impersonato dai paesi che circondano i nostri confini, vale a dire la Germania, la Francia, l'Austria e anche la Spagna.

"Occorre, anzi, **è assolutamente indispensabile** - ha sottolineato Prodi - **essere equilibra-**



tamente cauti ed avere idee molto precise nel costruire delle alleanze poiché l'Europa si sta "squilibrando" in favore della Germania".

Riguardo, poi, al conflitto provocato dalla Russia alle porte di casa nostra, il professore ha immaginificamente osservato come: "....dopo che sono stati gettati sul tavolo 100 miliardi per corroborare l'esercito tedesco, è divenuto difficile sostenere che c'è un'Europa con due "pistoncini", quello francese e quello tedesco, dato che, se mai, ab-

biamo un solo "pistoncione", quello tedesco, e sarebbe miope non accorgersi che fra non molto tempo ciò rappresenterà per l'Italia un problema di riequilibrio certamente non banale".

Soffermandosi, infine, sulle prospettive future dei giovani italiani, Romano Prodi, augurando loro di avere la possibilità di maturare esperienze lavorative all'estero per fare poi ritorno in Italia, con quasi indispettita amarezza ha commentato: "Non so che cosa il nostro Paese stia concre-

tamente facendo per i nostri ragazzi, ma so che, dopo aver guardato le ultime analisi sulla differenza dei salari e degli stipendi, specialmente fra i professori italiani e quelli tedeschi e francesi, c'è soltanto da... vergognarsi. Si pensi soltanto che due professori, magari marito e moglie, in Italia riescono a guadagnare insieme a mala pena quanto un solo professore in Germania. E' evidente che così non può funzionare e che di tutto questo, presto o tardi, ci verrà presentato il conto".

Combined advantage for logistics



Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Terminal Management

**Intermodal
for climate**

HUPAC
moving together

www.hupac.com

ELEMENTO MARE

LA CARTA VINCENTE

13

In veste di presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione nonché **Direttore generale di Confitarma**, **Luca Sisto** è intervenuto all'Accademia Navale di Livorno in occasione dell'evento *"Civiltà del Mare. Il subacqueo, nuovo ambiente dell'umanità"*.

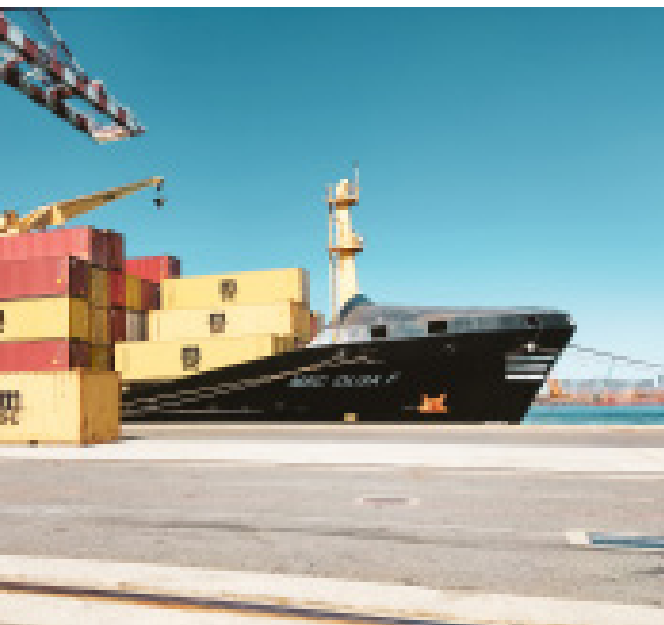


In una intervista rilasciata al nostro giornale sono stati toccati alcuni temi molto sentiti, quali quello della necessità di semplificazione normativa per **rendere maggiormente competitivo e attrattivo lo shipping nazionale**, senza tuttavia tralasciare la questione della **sfida della sostenibilità ambientale e della transizione delle navi verso nuove propulsioni**.

Per Sisto, **semplificazione legislativa** resta la parola d'ordine.

“È bello **guardare al mare** con questa nuova prospettiva, **dal basso verso l'alto**. Però resta il fatto che, in uno scenario così complesso, un Paese marittimo come il nostro deve fare dell'elemento mare la sua carta vincente. Allora io mi chiedo se non sia davvero **giunto il momento di rimettere il mare al centro** e la risposta non può che essere sì. Si tratta di una necessità, non di un'opportunità. E' necessario che il nostro Paese ricollochi le politiche marittime al centro della strategia economica e sociale di crescita. Per fare questo **occorre produrre cultura**, inoltre serve un'amministrazione che sappia **ascoltare l'industria e** sappia ascoltare anche ciò che è difficile da vedere, come **le nostre navi, vere e proprie infrastrutture mobili non ubicate sul territorio**, ma così fondamentali per la vita quotidiana di tutti noi”.

“Un'urgente necessità perché noi, in questo momento, non siamo più in un sistema solo nazionale, bensì europeo. Estendendo i benefici del nostro registro internazionale, andremo a competere con le bandiere europee di Paesi davvero marittimi dal punto di vista di un'amministrazione specificamente dedicata e sto parlando di Malta, di Cipro, del Portogallo con Madeira. In questi Paesi, l'industria viene favorita, è **libera da lacci e laccioli, da burocrazie ancestrali, da leggi o regi decreti di fine '800**. Da una parte è vero che



il nostro Stato di bandiera protegge la propria flotta: noi riconosciamo questo grande valore e ringraziamo sempre tutti gli angeli custodi dello shipping nazionale, senza distinzione tra le varie forze in gioco, in mare e a terra, però dobbiamo liberare un'articolazione vincente, visto che **l'armatore italiano ha dimostrato di saper competere non appena viene posto nelle condizioni di farlo**".

SEMPRE IN TEMA DI NORMATIVE, È IMPOSSIBILE NON TRATTARE LA QUESTIONE DELLE LIMITAZIONI DA IMPORRE ALLE EMISSIONI E IL CAPITOLO DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: IN GIOCO, C'È UNA PARTITA BUROCRATICA NON DI POCO CONTO A LIVELLO EUROPEO.

“Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, ricorda sempre con una frase a effetto il paradosso kafkiano: **noi siamo chiamati a pagare una tassa, una carbon tax, per un comportamento poco virtuoso che è quello di bruciare i fossili quando però non possiamo fare altro che bruciare i fossili** – sottolinea Sisto – Siamo un settore nel quale le **emissioni sono 'hard to abate'** ma non troviamo le colonnine elettriche in mezzo all'oceano. L'**idrogeno**, l'**ammoniaca**, saranno le **propulsioni del futuro**, ma intanto, nei prossimi dieci o vent'anni, quali tipi di investimenti dobbiamo scegliere per muovere le nostre navi? E' chiaro che dobbiamo valutare con la massima attenzione. L'industria marittima è pronta a migliorare le proprie performances, ma partiamo in realtà da un quadro che è già di grande sostenibilità. **Il 90% delle merci nel mondo viaggiano via mare generando appena il 3% delle emissioni in atmosfera** e ciò stando alle statistiche più catastrofiche.



Secondo alcuni, quindi, siamo già la modalità più sostenibile per unità di trasporto e per unità trasportata. E' evidente che il nostro settore deve compiere uno sforzo, ma **non dobbiamo neanche essere messi in difficoltà rispetto ad altre modalità di trasporto**, altrimenti potremmo tornare a viaggiare sulle strade con i camion e abbandonando le Autostrade del mare".

IL GRUPPO GRIMALDI PROTAGONISTA DELLA FIERA TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO



Anche per questa edizione **il Gruppo Grimaldi conferma la sua presenza a Transport Logistic**, la fiera più importante a livello mondiale per gli operatori di logistica, mobilità, IT e supply chain management.

Il Gruppo partenopeo, **fornitore di servizi di logistica integrata** basati sul trasporto marittimo e **leader europeo nelle Autostrade del Mare** illustrerà ai principali operatori presenti e ai visitatori, l'ampio portafoglio di collegamenti marittimi operati ed i principali investimenti nel campo della sostenibilità.

Dopo aver ampiamente consolidato la sua posizione di leader nel mercato dei trasporti marittimi e della logistica nel Mediterraneo, in Nord Europa, nell'Africa Settentrionale ed Occidentale e nella costa orientale dell'America, **Grimaldi ha recentemente allargato i suoi orizzonti guardando a Oriente**. In risposta al forte interesse dimostrato da diverse case automobilistiche, il gruppo partenopeo impiega numerose delle sue moderne navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) su viaggi tra l'Europa, il Nord Africa, il Vicino e l'Estremo Oriente. Gli scali effettuati includono i principali porti di **Corea del Sud, Singapore, Cina, Giappone, Australia, Indonesia, Taiwan, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti**, collegati con efficienza ai principali porti mediterranei e nordeuropei.

Tra numerosi altri investimenti, il Gruppo ha finalizzato diversi ordini per la **costruzione di nuove navi dal design e dalle prestazioni – incluse quelle ambientali – davvero rivoluzionarie**. Le ultime commesse – dal valore complessivo di oltre 1,6 miliardi di dollari – riguardano la costruzione di ben 15 navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier), con l'opzione per due ulteriori unità. Con una capacità di carico di oltre 9.000 CEU (Car Equivalent Unit), sono state



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>



progettate per il trasporto di veicoli elettrici oltre che per quelli alimentati da combustibili fossili. Le navi hanno anche ricevuto la notazione di classe Ammonia Ready dal RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potranno essere convertite, in una fase successiva, all'utilizzo dell'ammoniaca come carburante.

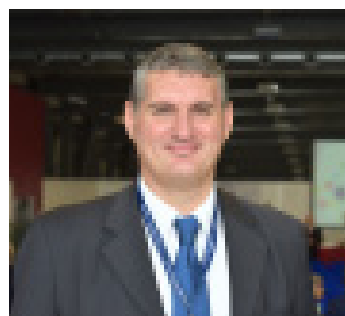
Tra le varie soluzioni all'avanguardia per la riduzione dell'impatto ambientale, **le nuove navi saranno predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing)**, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili per proseguire l'obiettivo Zero Emission in Port. Le nuove navi saranno consegnate tra il 2025 ed il 2027, ma non sono le uniche unità che

Grimaldi ha commissionato negli ultimi anni. Nel complesso, grazie ai recenti investimenti dal valore complessivo di circa 2,5 miliardi di dollari, **nei prossimi cinque anni il Gruppo prenderà in consegna ben 25 nuove navi ultra-moderne, di cui quindici PCTC ammonia-ready** (con opzione per altre due unità), **6 ro-ro multipurpose della nuova classe "G5", 2 ro-ro ibride della serie GG5G e 2 ro-pax "Superstar"** (per la consociata Finnlines).

Tutte le navi sono progettate e costruite con la massima attenzione all'efficienza energetica e alla riduzione dell'impatto ambientale. A testimonianza che **la sostenibilità ambientale non è solo uno slogan**, ma è parte concreta del presente e del futuro del Gruppo Grimaldi.

I FENOMENI MARITTIMI CHE STANNO SPOSTANDO GLI EQUILIBRI ECONOMICI E GEOPOLITICI

Lo scorso 2 Aprile SRM ha presentato al Cairo, insieme ad Alexbank, il **nuovo Rapporto sul Canale di Suez** e le sue dinamiche, uno degli snodi del traffico marittimo mondiale di merci; **oltre 23 mila navi transitate nel 2022** e una rappresentatività di **oltre il 12% del commercio dell'intero globo terrestre** che percorre le rotte Est Ovest che lo attraversano.



ALESSANDRO PANARO

Il fatto che Suez continui a totalizzare record e che esso venga attraversato da navi sempre più grandi lascia pensare che la logistica portuale e marittima continui imperterrita a produrre sviluppo ed a rappresentare uno dei settori più importanti dell'economia, non a caso essa incide per il 12% sul PIL europeo e per il 9% su quello italiano.

Il Mediterraneo continua a essere un mare dove gli scenari di competitività vanno facendosi sempre più agguerriti anche in presenza di **eventi shock come pandemie e guerre** che **hanno portato difficoltà e assestamenti di rotte ma non hanno scalfito la solidità del comparto** di cui parliamo.

I porti del Mare nostrum continuano infatti ad effettuare importanti investimenti in infrastrutture come nuovi terminal, equipment di banchina sempre più moderni, implementazione di meccanismi



intermodali e nuovi collegamenti con le free zone ma soprattutto continuano a prepararsi in modo incisivo a quelle che sono le **nuove sfide** che chiameremmo **Green**.

Le sfide dei Green port e della transizione energetica dello shipping sembrano al momento quelle più complesse da vincere.

Creare un Green Port vuol dire strutturare un modello che preveda investimenti in energie rinnovabili, servizi di bunkeraggio di nuovi carburanti, banchine elettrificate, meccanismi intermodali avanzati, terminal automatizzati, strumenti di controllo delle emissioni e tanto altro, vuol dire utilizzare appieno i fondi del Pnrr che sono rivolti proprio a sviluppare questi asset.

I porti del Nord-Europa sono già un passo avanti e noi dobbiamo dire la nostra.

Abbiamo anche citato lo Shipping e il grande tema degli “Alternative fuels”; si stanno aprendo nuovi orizzonti a nuovi carburanti; attualmente oltre il 47% delle navi nei cantieri viaggia con nuovi propellenti, in prevalenza Gas Naturale Liquefatto e Metanolo ma vanno affacciandosi anche ammoniaca, idrogeno, litio. Un porto potrà offrire rifornimenti per tutte queste tipologie di fuel? Al momento nel mondo già esistono oltre 150 scali in grado di effettuare bunkeraggio per il GNL; servono spazi e modifiche all’interno degli assetti portuali per ospitare nuove navi e servire nuove rotte. **La partita è aperta e il nostro sistema mare con le sue eccellenze deve essere pronto a giocarla.**



**DEDICATED PEOPLE
FLEXIBLE SOLUTIONS
RELIABLE CARRIER**



www.sagawelco.com

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

INVESTIMENTI PER AUMENTARE LA
CAPACITÀ FINO A 500MILA CONTENITORI

**ALFREDO SCALISI,
AMMINISTRATORE
DELEGATO DEL LA
SPEZIA CONTAINER
TERMINAL (LSCT), HA
RISPOSTO VOLENTIERI
AD ALCUNE NOSTRE
DOMANDE CHE
SOTTOPONIAMO
ANCHE AGLI
OPERATORI DELLO
SHIPPING ALLA
FIERA TRANSPORT &
LOGISTIC DI MONACO.**



Lsct, dopo essersi lasciata alle spalle la celebrazione dei 50 anni di Contship e dopo l'accordo con l'AdSp del mar Ligure orientale per la concessione per i prossimi decenni, in che modo guarda al futuro?

“Questa domanda mi ha riportato alla memoria l'evento del 2020, immediatamente dopo la pandemia, un anniversario veramente positivo. Da

quel momento in poi il nostro piano di sviluppo ha preso forma partendo dal Luglio dello stesso anno ed è poi proseguito con l'accordo fra l'Autorità di Sistema portuale e noi per la nuova concessione che, a fronte di un piano di investimento cospicuo a carico del privato, giungerà a conclusione nel 2067.

Siamo partiti, in quella fase, con il rituale iter burocratico che sembra semplice, ma non lo è, e, malgrado lo sforzo sostenuto a livello governativo per agevolare questo tipo di investimenti, il meccanismo resta abbastanza farraginoso. Siamo partiti anche con la progettazione tecnica, che

al momento è praticamente ultimata mentre restano da riempire alcuni tasselli di quella burocratica.

Fatto ciò potremo partire con l'attivazione del piano di accrescimento nel suo "sviluppo fisico" cioè con la realizzazione della marina del Canaletto: questo significa per il terminal un incremento di capacità per oltre 500 mila contenitori all'anno.

Tutto il nuovo terminal Ravano sarà full electric e la parte yard sarà fully automated.

Nel Febbraio di quest'anno abbiamo concluso le attività per l'incremento della capacità di gestione dei container refrigerati e oggi abbiamo circa un'ottantina di prese frigo in più.

In generale ci riteniamo molto soddisfatti per quello che stiamo mettendo in campo come gruppo Contship.

La nuova marina, continua Scalisi, permetterà di offrire servizi anche su navi da 24 mila contenitori, le ultra large, per questo il percorso dovrà essere progettato in maniera tale che l'AdSp svolga le sue attività di dragaggio in linea con i tempi di esecuzione del progetto. Lo stato attuale dei fondali non è sufficiente per le nostre esigenze, l'obiettivo è che vengano portati a meno 15 metri, un risultato da conseguire in sincrono rispetto alla nostra futura attività in banchina".

La crescita dei traffici sarà legata, a quel punto, a un "tandem" di situazioni: più navi in arrivo e navi più grandi con carichi maggiori.

"Lscst ha già tra i suoi clienti le sette più importanti compagnie dello shipping internazionale come Msc, Hapag Lloyd, Cosco, Cma Cgm, che, pertanto, già solcano i mari spezzini. Anche per essi quello che sarà fatto costituisce un importante investimento poiché è chiaro che usare un terminal puramente elettrificato rappresenta anche un vantaggio per la nostra politica in difesa dell'ambiente".

Se tutto sarà elettrico e automatizzato, chiediamo, quali saranno allora le competenze richieste ai lavoratori?

"Attualmente è attivo un corso di formazione relativo all'installazione e all'implementazione del nuovo sistema operativo, modellato sulle nostre esigenze, che individua nella flessibilità la sua punta di diamante. Dal punto di vista manutentivo ci serviranno ulteriori tipologie di professionalità, in particolare meccatronici, una categoria ad oggi non inserita nei porti, e credo che questo ci renderà i primi a saggiarne la preparazione in campo portuale. Si tratta di figure con una formazione ibrida, tra quella di un meccanico e di un elettrico/elettronico, persone, dunque, esperte nella parte meccanica e in ciò che la fa muovere".

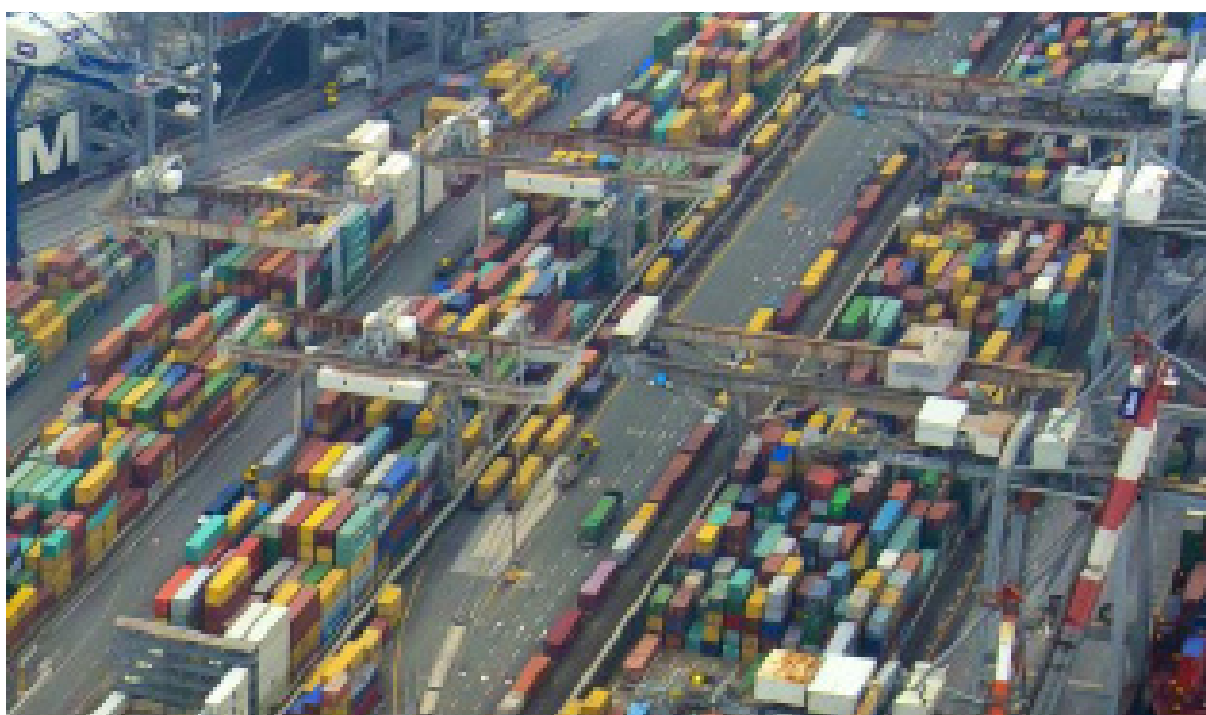
Con l'ad di Lsct allarghiamo lo sguardo alla situazione del traffico globale in mare...

"In questo momento percepisco un po' di osservazioni da parte delle linee marittime sul come si sta evolvendo il mercato. Come terminalisti abbiamo notato un cambiamento nella seconda metà dello scorso anno, da quando è venuta a mancare la richiesta che garantiva un certo flusso di container da parte delle linee marittime. Si è notato, un po' in tutti i terminal, una flessione repentina che è praticamente uguale al primo trimestre dell'anno in corso. Ora stiamo dunque osservando con molta attenzione le dinamiche dei servizi via mare attendiamo con entusiasmo la ripresa del mercato".

Lsct, comunque, ha diversi servizi che arrivano anche dall'estremo Oriente e toccano La Spezia.

"Su questo mercato abbiamo avuto delle differenze, non subito dopo il Covid, quando abbiamo accusato una rapida discesa che si è verificata fino alla fine del 2021, ma, quando, nel 2022, abbiamo visto la congestione dei terminal di tutti i porti italiani. Qui a La Spezia abbiamo raggiunto un'occupazione dei piazzali che ha toccato il 98-99%. Ciò significa che più è congestionato un terminal, più è difficile fornire un servizio di eccellenza.

Nel secondo semestre del 2022 abbiamo avuto un calo nel movimento contenitori che ha portato a un periodo tranquillo dal punto di vista operativo mentre, dall'altra parte, si palesava un'assenza di traffico. Il momento, rispetto al secondo semestre del 2022, è sicuramente migliore, prevediamo una risalita verso Aprile-Maggio".





LA SPEZIA CONTAINER TERMINAL

We
bring
the
ship
to
your
factory





ASSOporti

Associazione dei Porti Italiani

25



PORTUALITÀ UNITA

RODOLFO GIAMPIERI È IL PRESIDENTE DI ASSOporti, PARTECIPA ALLA FIERA DI MONACO INSIEME AGLI INVIATI DI TUTTE LE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE ITALIANE. PERCHÈ?

Assoporti, avendo associate tutte le AdSp italiane, rappresenta la portualità nazionale. Ci presentiamo a Monaco tutti insieme in un unico stand "Italia" e credo che questo sia un elemento estremamente importante. Insieme e anche creando una serie di collaborazioni come quella con ICE, collaborazioni che devono esistere ed essere implementate e rafforzate perchè la somma di enti che lavorano insieme con le stesse logiche, amplifica la portata del risultato. Assoporti insieme alla portualità italiana si presenta come nazione pronta a dare risposte a una logistica moderna che è sempre più sofisticata, organizzata e in qualche modo attenta affinché le filiere siano più fluide possibile. Per questo diciamo "sì" a controlli severi ma "no" a quelli esasperati nei tempi, cosa che oggi va rafforzata come concetto. Quando i pezzi migliori dello stato italiano si mettono insieme e collaborano, non c'è partita, vinciamo da tutte le parti, sono convinto di questo perchè abbiamo la capacità, la creatività, la professionalità e l'empatia ma soprattutto la voglia di dire la nostra in un Paese che in maniera organizzata si presenta insieme.

MA OGGI LA PORTUALITÀ ITALIANA COSA CHIEDE?

Quando cambia il mercato cambiano le necessità, e noi stiamo vedendo che il mercato sta cambiando in maniera molto veloce. In questo cambiamento mettiamo a disposizione una serie molto numerosa di porti, tutti con specificità diverse e grandi professionalità. Il fatto che le aziende stiano ricostruendo magazzini più vicini, e che le merci viaggino sul mare, sta dando una nuova possibilità allo shipping che vede crescere il proprio lavoro.

25

È evidente che tutto è proporzionale all'andamento del mercato: se i consumi vanno bene la portualità gira e funziona, se rallentano, ne risente.

Però l'importante è essere pronto, sentinella di cosa sta accadendo, pronto a dare risposte al mercato.

Gli ultimi Governi e quello attuale stanno cercando con attenzione a cavalcare questa novità e sono convinto che se tutti insieme, pubblico che può, non dico sburocratizzare ma almeno creare velocità negli iter amministrativi, e privato mettere a disposizione il meglio che ha, potremo cogliere le trasformazioni del mercato, senza rischiare di arrivare troppo tardi.

DAL PUNTO DI VISTA DEI TRAFFICI MARITTIMI, CI SIAMO LASCIATI ALLE SPALLE UN PERIODO DIFFICILE O CI SIAMO DENTRO?

Noi non abbiamo avuto a che fare con una crisi che invita a stare seduti ed aspettare che passi, ma siamo dentro ad una trasformazione profonda del mercato data da due cose imprevedibili: una pandemia mondiale e una guerra nel cuore dell'Europa, oltre a tante altre in tante parti del mondo.

Ecco, davanti a questi elementi che poi hanno avuto come coda inflazione, aumento delle materie prime, crisi energetica, tante cose in qualche modo le abbiamo dovute affrontare con decisione, gran parte lo sta facendo il Governo, ma la situazione si ripercuote su famiglie e imprese, e la portualità è parte fondamentale di quest'ultime, il cancello da cui entrano e escono merci per l'Italia e dall'Italia. È evidente che la trasformazione va interpretata, non possiamo pensare di subire certi cambiamenti ma starci dentro e farli propri.

POSSIAMO FARE PREVISIONI PER I PROSSIMI MESI?

Noi siamo all'interno di una "congiunzione astrale" che può essere estremamente positiva per l'Italia data dal fatto che il Mediterraneo è tornato al centro dell'attenzione, e da quello che l'effetto delle guerre e della pandemia abbia riportato parecchie produzioni in area mediterranea con un accorciamento forte della catena logistica per avere maggior controllo da parte delle imprese del processo produttivo.

Questo ci pone in una condizione per la quale imprese, armatori italiani e porti, siano in una situazione estremamente interessante che va colta senza lacci e laccioli, con controlli severi ma con velocità che oggi chiede il mercato.

Noi negli spostamenti a corto raggio siamo i primi al mondo come capacità e professionalità e questo si apre alla possibilità di nuovi scambi e mercati con il Nord Africa.

Oggi la portualità richiede anche nuove competenze aprendo ai giovani con l'informatizzazione dei processi e dei porti stessi che crea grande interesse anche per la parità di genere che non è solo un titolo che va di moda ma va concretizzato, una trasformazione in atto anche questa.

IL SISTEMA PORTUALE VENETO

27

SCOMMETTE SULL'INTERMODALITÀ

NELL'ANNO IN CORSO IL PORTO
DI VENEZIA È STATO INSERITO NEI
PROGETTI "SOLIDARITY LANE" E
"REBUILT UKRAINE"

COMBI LINE

International Spa

LCL
FCL
AIR

Your dynamic nvoocc in Italy

MILANO - GENOVA - LIVORNO - NAPLES - VENICE

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



Il Sistema portuale veneto cresce nel comparto intermodale aggiungendo nuovi servizi a quelli già esistenti. Nel corso del 2023 infatti Grimaldi Lines ha aggiunto una nuova unità a quelle già operanti sulla linea Venezia-Bari-Patrasso portando i collegamenti a 4 a settimana (180 all'anno) con un incremento, rispetto all'anno precedente, del 21% per la sola compagnia di navigazione e del 13% se si aggiungono anche le 136 toccate/anno operate da Anek Lines.

Un potenziamento, quello del terminal Ro/Ro e Ro/pax di Fusina, dotato di binari ferroviari di standard europeo, che garantisce un più efficiente collegamento, sia su ferro che su gomma, con i mercati della Grecia e dei Balcani da un lato e dell'Europa centro-orientale dall'altro.

Nell'anno in corso inoltre, il porto di Venezia è stato inserito nei progetti **"Solidarity Lane"** e **"Rebuilt Ukraine"**, due iniziative avviate dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy e dalla Direzione Generale MOVE della Commissione Europea che prevedono rispettivamente la **creazione di un corridoio logistico con l'Ucraina** per sostenerne l'export - in particolare di prodotti agroalimentari - e, al termine del conflitto, il sostegno alle attività di ricostruzione del Paese con la **creazione di un apposito terminale logistico** per superare la criticità della differenza di scartamento ferroviario tra il sistema europeo e quello ucraino.

Da segnalare poi l'attivazione di **nuovi servizi logistici per l'Austria**, Paese con il quale è stato avviato un traffico di carbone proveniente via nave da oltreoceano e caricato nel terminal portuale di Porto Marghera direttamente su treni ad alta frequenza per essere destinato alle acciaierie austriache cui si aggiungerà un nuovo traffico di biocarburanti, sempre proveniente da nave e destinato via treno ai distributori energetici austriaci.



**AI SERVIZI INTERMODALI SI
AGGIUNGONO LE ATTIVITÀ
DI IMPLEMENTAZIONE
INFRASTRUTTURALE E OPERATIVA,
CONDOTTE SIA DAI TERMINAL CHE
DALLA STESSA ADSP**

La società **Magazzini Generali di Porto Marghera** sta infatti realizzando un **nuovo terminale ferroviario intermodale** (è prevista la creazione di un apposito fascio di binari serviti da due gru a portale di nuova realizzazione per la movimentazione di container, trailer e cassemobili) che sarà gestita da **“Terminali Italia” (società di RFI - Gruppo FS)** con l’obiettivo di attrarre traffici internazionali sia destinati all’imbarco nelle vicine banchine portuali, sia destinati al territorio veneto di prossimità.

L’azione infrastrutturale dell’Ente si sta invece concentrando sulla **realizzazione di opere utili a efficientare il settore intermodale** e sciogliere le criticità tipicamente da “ultimo miglio”. In questo senso è utile ricordare la realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul canale Ovest (per un valore di 17 milioni di euro finanziati anche per il tramite dei fondi PNRR) che consentirà di eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari sulla stazione di Mestre, di ridurre il numero di



interferenze tra rete stradale e ferroviaria e di ridurre i tempi complessivi delle manovre ferroviarie che interessano la parte sud-ovest del porto, ove si genera il 40% del traffico complessivo del porto stesso. A questo si aggiunge l’intervento di potenziamento dell’asse ferroviario e stradale di Via Elettricità a Porto Marghera - a servizio dell’area Sud-Ovest di Porto Marghera che rappresenta la principale direttrice per l’ingresso ai terminal portuali da Sud (su di esso transitano circa il 50% dei veicoli pesanti in ingresso al porto) ed è interessata dal 55% del traffico ferroviario portuale complessivo –mediante il raddoppio dell’attuale binario ferroviario e l’adeguamento funzionale della sede stradale.

LOGISTICA E SPEDIZIONI INTERNAZIONALI MOTORI TRAINANTI DELL'ECONOMIA ITALIANA

31

Gli shock sociali, economici, geopolitici degli ultimi tre anni hanno reso sempre più difficile tanto per gli analisti di mercato quanto per gli operatori economici e le imprese fare previsioni di medio periodo utili a costruire strategie di crescita e di sviluppo.

L'andamento del trasporto via mare ne è un esempio calzante: come evidenzia l'ultimo Fedespedit Economic Outlook, pubblicato lo scorso Marzo dal Centro Studi Fedespedit, nel 2023, dopo l'impressionante ascesa dei noli nel periodo post pandemia e per tutto il 2021, a partire da Febbraio 2022, è incominciata una rapida discesa degli stessi: fatta 100 la media dei noli di Gennaio 2020, a Marzo 2022 l'indice ha toccato il suo massimo a quota 501 per i noli sulla direttrice Cina-Nord Europa per poi flettere velocemente, portandosi rispettivamente a quota 109 (-78,2% rispetto al massimo). Una decrescita dalla rapidità imprevedibile su cui ha giocato un ruolo decisivo il crollo della domanda a livello Mondo generato dagli effetti dell'altrettanto imprevista guerra in Ucraina. Allo stesso modo, **l'impatto** è stato consistente **anche sul settore del cargo aereo**: sulla base dell'ultimo report di IATA del 2022 il traffico cargo totale espresso in ton-km a Dicembre 2022 è calato del 15,3% rispetto allo stesso mese del 2021, rimanendo tra l'altro ancora al di sotto dei livelli di Dicembre 2019 (-7,4%).





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

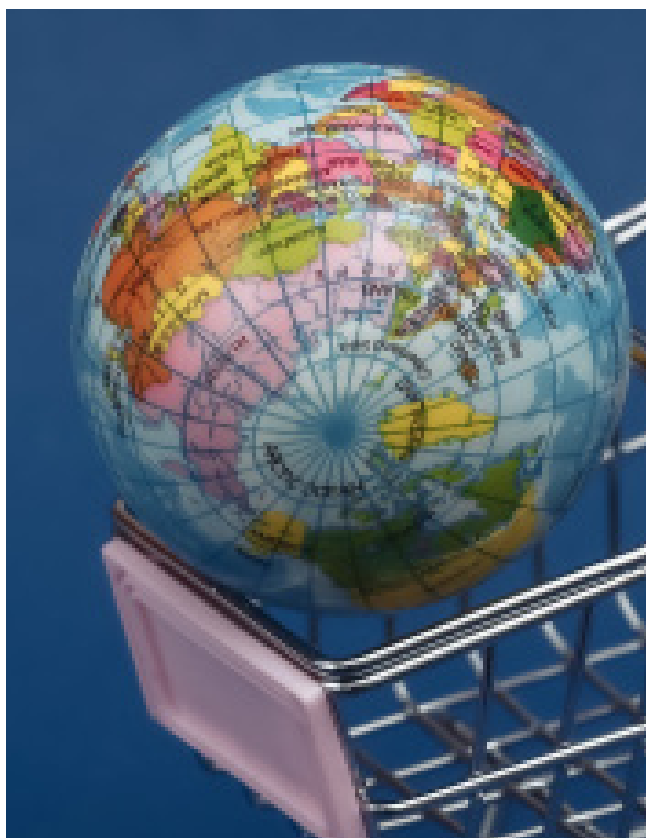


il **Mare**
D E N T R O

il futuro del Paese.

In generale il **conflitto e la crisi internazionale** hanno pesato negativamente sugli scambi tra le grandi aree geografiche del Mondo soprattutto a partire nella seconda metà del 2022 in cui si è registrata una flessione della merce movimentata del -6,7%. In questo scenario le stime e le **previsioni di crescita per il 2023** sono sempre più **prudenti** anche se occorre sottolineare che almeno la pressione sui prezzi dei beni energetici sembra essersi al momento attenuata, con effetti positivi sull'evoluzione dei prezzi al consumo, fortemente cresciuti soprattutto nel secondo semestre del 2022.

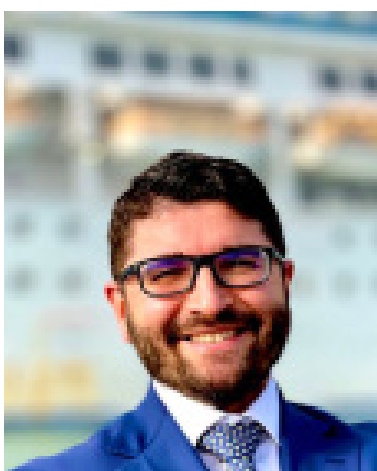
Stando all'**Italia**, nel 2022 il Pil a prezzi correnti è salito del 6,8%: un'ottima performance che si è progressivamente indebolita nel corso dell'anno. Nel 2022, la produzione industriale è aumentata dello 0,5% rispetto al 2021, risultato garantito dalle performance di alcuni settori manifatturieri particolarmente dinamici (industria tessile, abbigliamento, accessori). Su questi risultati comunque positivi pesano, tuttavia, gli effetti della spinta inflazionistica: a Dicembre 2022 i prezzi al consumo sono aumentati del +11,6% su base annua, generando un'ulteriore contrazione della domanda di consumo.



Focus a parte lo merita il **commercio internazionale** che si conferma **settore di traino dell'economia del Paese** e in cui il ruolo del settore logistico e delle imprese di spedizioni internazionali che Fedespediti rappresenta si conferma sempre più decisivo in termini di capacità di attrazione di flussi e mercati. Nel 2022 le esportazioni hanno registrato un aumento del 21,8%, di cui il 52,9% verso Paesi UE27 e il 47,1% verso Paesi non aderenti all'Unione Europea a cui si è sommata una forte crescita delle importazioni (+38,4%), frutto in questo caso della dinamica dei prezzi delle materie prime energetiche, e che ha comportato, dopo molti anni, un saldo negativo della bilancia commerciale. Con riferimento al commercio internazionale, mi preme ricordare, tuttavia, in chiusura che **l'Italia continua a mantenere il 2° posto, dopo Germania e prima di Francia, Paesi Bassi e Belgio, del ranking degli esportatori verso i paesi Extra Ue**: un vantaggio che credo davvero che imprese, operatori e istituzioni debbano valorizzare e potenziare nell'interesse del ruolo economico e geopolitico del nostro Paese.

LEADER A LIVELLO
NAZIONALE ED EUROPEO
NEL COMPARTO
CROCIERISTICO
MIRA A FAR
PROGRESSIVAMENTE
CRESCERE IL SUO RUOLO
NEL MEDITERRANEO
ANCHE NEL SETTORE DEL
TRASPORTO DELLE MERCI.

PINO MUSOLINO



34

CIVITAVECCHIA

“STRATEGIA”

E' una **parola chiave**, tanto cara al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, **Pino Musolino**. Fin dal momento del suo insediamento a Molo Vespucci, il numero uno dell'Authority laziale ha spinto l'acceleratore sulla necessità strategica di diversificare i traffici commerciali soprattutto a seguito delle difficoltà evidenziate dalla pandemia che hanno causato il crollo dei crocieristi, principale traffico del primo scalo del network. E il porto di Civitavecchia, già leader a livello nazionale ed europeo nel comparto crocieristico, mira oggi a far progressivamente crescere il suo ruolo nel Mediterraneo anche nel settore del trasporto delle merci. Grazie anche ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) **saranno investiti nell'hub portuale oltre 200 milioni in infrastrutture strategiche**. L'anno in corso sarà decisivo per il porto di Roma, il cui rilancio dipende dal completamento di importanti e sempre più necessarie infrastrutture. Dopo il periodo buio del Covid, saranno portati a compimento i progetti impostati negli ultimi anni e altri ne partiranno proprio grazie al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. **Uno stimolo a fare di più e meglio**, soprattutto per l'ulteriore **sviluppo delle Autostrade del Mare**, l'inserimento di Civitavecchia quale **“porto Core” delle Reti TEN-T** (Trans-European Networks – Transport).



IL PORTO DEL FUTURO

Ma veniamo alle infrastrutture, realizzate e in fase di realizzazione, che getteranno le basi per programmare quello che potrà diventare il **porto di Roma nel futuro**, sia per quanto concerne i flussi turistici che per l'organizzazione della logistica a supporto dei nuovi traffici portuali. Il tutto, in un disegno complessivo di crescita e sviluppo sostenibile del porto e, più in generale, di tutta l'area che gravita attorno allo scalo e all'alto Lazio.

LA DARSENA TRAGHETTI. Infrastruttura strategica per lo sviluppo dello scalo, è stata ultimata in tempi record con il completamento del pontile II (banchine 29 e 30). “Abbiamo ultimato la realizzazione del doppio pontile finanziato dalla Ue con il progetto “BClink: MOS for the future”, in anticipo di circa tre anni rispetto al nostro partner, Barcellona. Sono stati completati anche i piazzali a servizio delle banchine”, spiega il presidente dell'Autorità portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino. “Si tratta – riprende - di strutture fondamentali, per far sì che Civitavecchia riesca a crescere non solo nel settore che la vede ormai leader da anni, quello delle crociere, ma anche nelle merci e nella logistica. Il completamento delle ultime due banchine della darsena traghetti era di fondamentale importanza per rispondere all'aumento e all'ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax non solo sulla rotta Civitavecchia-Barcello-

na, sempre più competitiva, anche in ragione dei vantaggi di carattere ambientale, ma anche in virtù dell'attività di promozione che l'Authority sta portando avanti, sulle potenziali nuove linee marittime con il nord Africa”.

Alla fine dello scorso anno è, invece, stato dato l'avvio dei lavori dell'**ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO**, altra opera strategica per gli effetti che avrà sul rilancio e la competitività del principale scalo del network portuale laziale. I binari arriveranno, infatti, su tutte le banchine, implementando il trasporto delle merci anche su ferro. I lavori avranno una durata di circa 10 mesi per un investimento di 23 milioni di euro cofinanziato dall'Unione Europea, nell'ambito del programma “Fast Track To The Sea”, e con fondi dell'AdSp e della Regione Lazio. Il layout definitivo, la cui attuazione avverrà per fasi successive, prevede la realizzazione di due nuovi fasci operativi destinati al traffico delle auto in polizza, dei treni



container, dei treni destinati al trasporto dei materiali ferrosi e delle merci varie.

Per quanto riguarda gli oltre **180 MILIONI MESSI A DISPOSIZIONE DAL PNRR**, le opere andranno a gara entro Giugno 2023 e dovranno essere ultimate entro Giugno 2026, pena la revoca dei fondi. I progetti riguardano l'apertura a sud dello scalo per oltre 43 milioni, il collegamento fisso con l'antemurale per 10 milioni e il prolungamento dell'antemurale per oltre 26 milioni. E ancora il Cold ironing (80 milioni), con la gara già espletata secondo i tempi dettati dal Ministero dei Trasporti: si inizierà con i primi 4/5 accosti e la progettazione da svolgere entro il primo semestre 2023. C'è poi l'idea di iniziare a lavorare per la realizzazione della darsena "Mare Nostrum" partendo dai primi 50 milioni stanziati dalla Regione.

Inoltre, grazie ancora al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il ministero dei Trasporti ha messo a disposizione dell'AdSp 35 milioni di

euro per acquisire l'area della ex centrale Enel di Fiumaretta, di proprietà del Comune di Civitavecchia. Lo scorso 11 Gennaio, alla presenza del ministro Matteo Salvini, è stato siglato un Protocollo d'Intesa tra MIT, Comune e AdSp, che prevede la realizzazione di una **PIATTAFORMA LOGISTICA PORTUALE**, destinata allo sviluppo del trasporto di prodotti agro-alimentari, che sorgerà proprio a Fiumaretta e la costruzione di un asse viario per migliorare i collegamenti con il porto.

Un'area, quella di Fiumaretta, che vanta uno spazio di 70 mila metri quadrati e che ora potrà aprire le porte ad un vero e proprio **POLO AGRO-ALIMENTARE** dentro a un porto in grado finalmente di ampliare i propri orizzonti di business, ulteriori rispetto al consolidato traffico delle crociere.

Al riguardo il presidente Musolino spiega che "Fiumaretta ha un potenziale strategico significativo. Siamo il primo porto in Italia per numero di crocieristi, il secondo in Europa dopo Bar-

cellona, stabilmente nella top ten mondiale. Il nostro obiettivo ora è diversificare per essere sempre più competitivi. E' una grande opportunità per la nostra Authority che però non aveva le risorse finanziarie necessarie per acquistare l'area in questione. Grazie, quindi, al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha reso possibile tutto questo. Nel progetto è, inoltre, previsto un intervento sulla bretella stradale, per decongestionare il traffico cittadino ai confini dello scalo. Un piano di sviluppo funzionale ad aprire un circolo virtuoso su questo territorio".

In definitiva, una **serie di interventi strategici che**, nel prossimo futuro, **cambieranno il volto del Porto di Roma e del suo territorio**, sia per quanto concerne i flussi turistici che per l'organizzazione della logistica a supporto dei nuovi traffici marittimi. Il tutto, in un **disegno complessivo di crescita e sviluppo sostenibile del porto**, e più in generale di tutta l'area che gravita attorno a Civitavecchia e all'alto Lazio.



DI PAOLO FEDERICI

Fare spedizioni internazionali può anche essere un'arte! O, comunque, bisogna avere un animo artistico per poter gestire certi tipi di trasporti.

Nel lontano 1988, Moreno Maggi si occupava dei trasporti internazionali. Insieme avevamo aperto una filiale di Fortune International Transport a New York e insieme gestivamo spedizioni di merci tra l'Italia e gli Stati Uniti. Il suo ufficio era all'89° piano del World Trade Center One e dalla finestra si vedeva la "Statua della Libertà" e, sì, avete capito bene: questa è una delle finestre da cui, nel 2001, è entrato un aereo, distruggendo l'intero grattacielo.

Fortunatamente Moreno aveva già deciso da tempo che il mondo dei trasporti e delle spedizioni non lo soddisfaceva: sognava di diventare un fotografo, un grande fotografo. Così nei primi anni '90 lascia New York e torna in Italia con il suo sogno nel cassetto.



E cominciò a fotografare: soprattutto monumenti, case, residenze, teatri, alberghi; in breve, divenne un vero esperto di fotografia architettonica.

Quest'anno tra Febbraio e Aprile a Roma c'è stata una mostra fotografica unica nel suo genere: "Roma, silenziosa bellezza!" Prima perché il fotografo è un grande artista del nostro tempo (è proprio lui: Moreno Maggi) e poi perché le foto sono state scattate durante il lockdown, quando in giro non c'era assolutamente nessuno. Una Roma

deserta, come mai vista prima. Bella proprio per la mancanza di qualsiasi presenza umana, forse per evidenziare la differenza (in meglio) di un mondo fatto di assenza. Tutte le foto sono state proiettate anche all'aperto su Palazzo Venezia. La mostra a Maggio si sposta a New York e le fotografie potranno essere ammirate al MO.MA.. Invece, io ho continuato a gestire spedizioni internazionali, ma dedicandomi solo a quei trasporti eccezionali che hanno bisogno di una particolare espe-

rienza, capacità ed attenzione. Caricare automezzi che hanno trenta assi, spostare macchinari che pesano centinaia di tonnellate, imbarcare su navi speciali dotate di gru, utilizzare dei pontoni e delle barge fluviali, ma anche sistemare colli da ottanta tonnellate nella pancia di un aereo, sono tutte cose che hanno un loro fascino.

Come suol dirsi: **fai un lavoro che ti piace e non avrai lavorato un giorno in vita tua.**