



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

messengeromarittimo

MEDITERRANEO

crocevia
di incontri,
scontri, traffici

MAGAZINE

No.006/2023



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



salerno
containerterminal

*Your friendly gateway
to the World!*



www.salernocontainerterminal.com

PREMESSA

di Renato Roffi

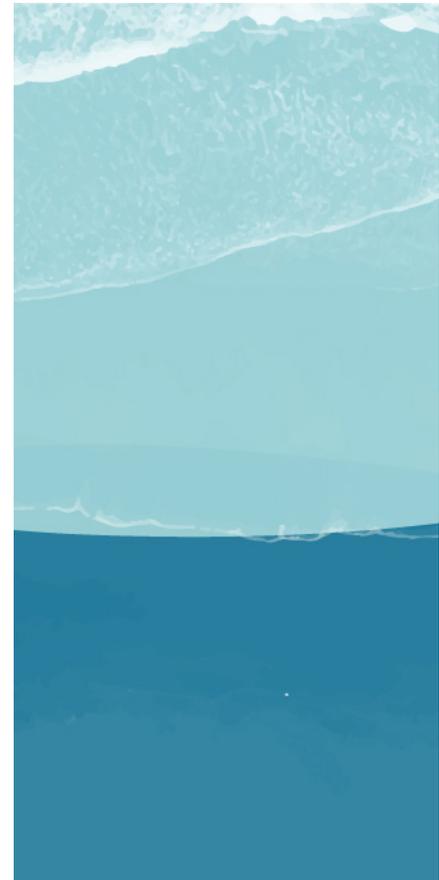
Mediterraneo, il mare *in medias terras*. Un nome ed un concetto che ci accompagnano, più o meno ininterrottamente, da quando cominciammo ad andare a scuola e anche da prima, un nome che ci suona magico, che ci ricorda le emozioni che provavamo nell'ascoltare le avventure di Ulisse, del ciclope Polifemo, della maga Circe..., un nome che ci riporta alle incursioni dei barbareschi islamici dalle spade ricurve, con le loro buffe calzature a punta e le teste avviluppate in turbanti variopinti, un nome che rievoca i primi navigatori fenici e greci, i loro commerci e le loro colonie che chiamiamo spesso ancora oggi con i nomi di allora.

Via di grandi comunicazioni che ci collegano con il nostro affascinante passato restituendoci tesori e tracce di civiltà sommerse, ma anche teatro di grandi battaglie navali che hanno segnato il corso della storia, da Salamina, alle Egadi, da Azio a Lepanto e, più recentemente, a capo Matapan.

Se chiudiamo gli occhi pensando a tutto questo non possiamo non trovarci immersi in un tempo perduto, intriso di miti, di favole, di leggende e di tanta, veramente tanta storia fatta di incontri e di scontri, di mescolanze fra popoli, usanze e culture che – non è esagerato dirlo – hanno illuminato il mondo intero.

Geograficamente, paragonato agli oceani che fanno della terra vista dallo spazio una palla bluastra, il Mediterraneo si presenta come poco più di una pozzanghera, un bozzo, come si direbbe in Toscana, eppure in ogni epoca – ed oggi più che mai – il suo ruolo riguardo alle comunicazioni e ai traffici marittimi è imprescindibile, come sempre e da sempre. I porti che vi si affacciano, anche quelli apparentemente meno importanti, continuano a generare lavoro e ricchezza e la nostra Italia, che vi si allunga in mezzo tagliandolo quasi in due parti traee, dalle attività marittime e portuali una parte assai significativa del suo benessere e del suo prestigio nel mondo.

Il nostro Paese, fin dai tempi più remoti, respira attraverso i suoi porti, alcuni, la maggior parte, onusti di storia e di gloria (basti pensare alle repubbliche marinare) continuano a svolgere le loro attività secolari e, in qualche caso, addirittura millenarie, altri, affacciatisi solo recentemente sullo scenario mondiale dei traffici marittimi – come Gioia Tauro – hanno conquistato in



poco tempo posizioni di primato quasi assoluto e sono intente, con le loro migliori energie, a crescere ordinatamente e con intelligenza in un contesto in cui la concorrenza diviene sempre più spietata e fenomeni come il gigantismo navale e i grandi problemi che porta con sé, non ultimo quello di far fronte alla necessità conclamata di contenere l'inquinamento provocato dalle emissioni in atmosfera che pone la politica e le amministrazioni dei porti di fronte a decisioni e a scelte che definire complicate è davvero riduttivo.

E' proprio a tal proposito che l'amministrazione portuale di Gioia Tauro, il nostro scalo marittimo che, più di altri, opera si-

curamente in prima linea nel transshipment internazionale, nel Settembre scorso, a cura del dottor Alessandro Guerri, dirigente dell'Area sedi periferiche dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno settentrionale e Ionio, ha prodotto un interessante lavoro sui riflessi proiettati dalle misure Fit For 55 (riforme e regolamenti economici e sociali promulgate dall'Unione europea, incentrate sulla lotta al cambiamento climatico e alla riduzione delle emissioni di gas serra), opportunamente corredato da proposte di modifica per i criteri di applicazione del meccanismo Eu - Ets (sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'Unione europea) per scongiurare meccanismi elusivi o di delocalizzazione del transshipment.

Nello studio di Guerri, ottima base di lavoro e di analisi anche per altri amministratori portuali, si parte dall'individuazione dei motivi che fanno dello scalo calabrese un porto altamente strategico e mette in guardia dai rischi reali che la concorrenza senza quartiere possa determinare una qualche perdita di interesse verso Gioia Tauro da parte degli operatori internazionali. Come profilassi per fronteggiare tale eventualità, Guerri sostiene che, per scongiurare eventuali distorsioni del mercato che potrebbero far apparire antieconomico investire nelle infrastrutture dei terminal di transshipment occorre estendere a Gioia Tauro il regime applicato a Port Said, a Tanger Med e ad altre strutture similari in ambito Ue.

Il lavoro si conclude con una analisi, significativa quanto raffinatamente puntuale, delle conseguenze che verrebbero a determinarsi per lo scalo calabro nell'ipotesi - la peggiore - in cui l'entrata in vigore delle nuove misure antiemissioni, in particolare

la Eu-Ets, dovesse indurre a delocalizzare il transshipment al di fuori dell'Unione europea.

Se ciò avvenisse - spiega Guerri - il volume di emissioni a livello regionale non muterebbe o, addirittura, potrebbe peggiorare a motivo della mancata applicazione delle norme relative ai carburanti a minori emissioni nei porti extra Eu-Eea. Secondo la Commissione si tratta di un rischio concreto che non può essere escluso in alcun modo ("it cannot be ruled out"), e, per conseguenza, sarebbe conveniente riconsiderare la normativa per evitare il verificarsi di dinamiche distorsive del mercato senza che le emissioni vengano ridotte, con il pericolo, non solo di non ridurre le emissioni, ma di penalizzare fortemente il nostro maggior presidio del transshipment nel Mediterraneo.



SOMMARIO

L'ITALIA DEI TRASPORTI MATTEO SALVINI 7.	IL PIANO DEL MARE OPERATIVO NELLO MUSUMECI 13.	MARITTIMITÀ ITALIANA CONFITARMA 17.
SEMPLIFICARE ASSARMATORI 21.	POKER 2024 CONFINDUSTRIA 25.	VERTICE EXPORT FEDESPEDI 27.
SCELTA GREEN AUTAMAROCCHI 31.	ECONOMIA BLU FEDERAZIONE DEL MARE 35.	SVOLTA EPOCALE CATANIA E AUGUSTA 37.
CROCIERE BOOM PINO MUSOLINO 41.	RIMANERE COMPETITIVI VENEZIA E CHIOGGIA 44.	COLLEGAMENTI ALPINI MINO GIACHINO 47.
	TERMINE OPERE ADSP MAM 51.	YACHT 1° AL MONDO AZIMUT BENETTI 55.

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

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

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



SALVINI PROMETTE DI TRASFORMARE (IN MEGLIO) L'ITALIA DEI TRASPORTI



DI RENATO ROFFI

In questo volgere dell'anno tutte le amministrazioni tirano un po' (più o meno in buona fede) le somme del loro operato o di quello che riescono a far apparire come tale e il poliedrico e polivalente **ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini**, per non sfuggire alla consuetudine, promette un'Italia profondamente trasformata, naturalmente in *melius*, un po' in ogni settore e, sopra tutto, in quello dei trasporti e della logistica che, per sua stessa natura è in continuo divenire.

Parlando recentemente dell'alleanza stipulata per l'**Euro 7**, Salvini ha osservato (meglio sarebbe dire ha criticato) il fatto che, fin quando la Commissione europea le ha concesso spazio, la Germania è andata avanti compatta sugli e-fuel trascinando anche una decina di altri paesi mentre l'Italia, che pur sosteneva i nuovi carburanti nati dalla nostra ricerca, si è trovata in scarsa, se non scarsissima compagnia.

Per il ministro si tratterebbe, comunque, di un fenomeno a cui occorre attribuire il giusto peso dato che – se ne dice certo - *“riusciremo egualmente a conseguire un buon risultato, cosa che ci permetterebbe di guadagnare un congruo spazio da dedicare alla ricerca per la permanenza in vita e lo sviluppo del motore endotermico. Una condizione considerata assolutamente fondamentale”*.



AL SERVIZIO DELL'ITALIA

www.assarmatori.eu



PROSSIME ELEZIONI PARLAMENTO EUROPEO

Riguardo alle elezioni per il rinnovo del parlamento europeo, sempre più vicine (o temute, secondo i punti di vista), il leader leghista non si stanca di ripetere che *“coloro che vivono condizionati da questa tipologia di temi, vadano a guardare negli ultimi cinque anni chi ha votato e come. Consideriamo, infatti, che solo tre anni fa il solo parlare di certi argomenti significava essere messi all'indice. Chi osava porre in discussione, non il principio 'green', ma anche soltanto la tempistica per attuare la transizione, era tacciato di odiare gli uccellini, i pesciolini, le biciclette, le piste ciclabili, le auto elettriche e la tutela dell'ambiente in generale. Come governo e come ministero dei Trasporti, non intendiamo assolutamente contestare l'obiettivo finale, chiediamo solamente un po' di tempo per poter fare in modo che il processo sia vissuto, non come un incubo, ma come una evoluzione del tutto naturale”*.

Dopo avere rilevato che occorre avere ben presente l'impossibilità di associare la sostenibilità ambientale a quella economica e sociale, Salvini ha affermato che è assurdo anche il solo pensare di poter conseguire l'obiettivo della decarbonizzazione, magari a prezzo della chiusura di 1000 aziende e licenziando 5mila lavoratori, magari per ottenere il risparmio di un solo 0,1% di emissioni e ha spiegato quali sono le iniziative specifiche adottate dal suo ministero, anche per i porti, a partire dal fatto che il 75% degli investimenti sono stati indirizzati verso la sostenibilità, sempre facendo in modo che questa fosse garantita anche i tempi intermedi degli interventi.

Il ministro si è poi soffermato sulla **tassa Ets** che, a suo parere, non agevolerebbe gli scali marittimi e potrebbe indurre gli armatori a dirottare le loro navi verso i porti del Nord senza che, in ogni caso, la qualità dell'ambiente ne riceva alcun beneficio. Lo stesso vale per quelli che definisce *“i limiti imposti illegalmente dall'Austria al passaggio dei Tir”* responsabili, a suo avviso, del verificarsi di code al Brennero lunghe anche 100 chilometri. Interpellato sulla *vexata quaestio* del **ponte sullo stretto di Messina**, a cui sembra essere deciso a legare il proprio nome, l'ineffabile leader leghista ha sostenuto che una stabile connessione viaria e ferroviaria fra la Sicilia, l'Italia e l'Europa significherebbe un abbattimento annuo pari a circa 140.000 tonnellate di CO₂, senza contare i benefici in termini di risparmio di tempo (che, poi, è denaro) e di posti di lavoro che, con l'indotto, sarebbero stimati in alcune migliaia.

TASSA ETS

Tracciando una panoramica sulle altre infrastrutture in programma e in corso di realizzazione, Salvini ha accennato alla **nuova diga di Genova** definendola *“opera fondamentale per il futuro della Superba”*, *idem* per il **Terzo valico**, finanziato per quasi 4 miliardi con il Pnrr, che dovrebbe essere completato entro il 2026, consentendo di abbattere i tempi fino ad un'ora per chi deve viaggiare all'interno del così detto triangolo industriale ossia fra Genova, Milano e Torino.

55

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

assoporti.it



TAV

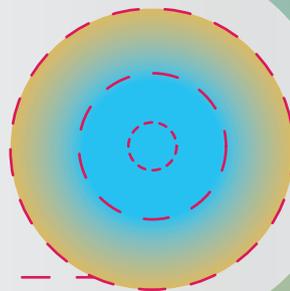
Parlando, infine, della **Tav**, ha specificato che il primo treno batterà la nuova linea entro il 2032, anno in cui dovrebbe essere operativo anche il **tunnel del Brennero**. In ballo c'è anche il finanziamento per le colonnine di auto-ricarica nei comuni, nelle province, sulle strade statali e sulle autostrade e, sempre secondo Salvini, l'anno prossimo sulla tratta Brescia – Iseo sarà in funzione il **primo treno a idrogeno**. Sul "no" al ritorno dell'energia nucleare in Italia, che reputa tutto ideologico, il ministro, in una intervista rilasciata poche settimane or son alla nostra testata, ha sentenziato che *"... Chi oggi continua a dire no o è ignorante o ci vuole dipendenti da altri. Se continuiamo a fare a meno di alcune fonti di approvvigionamento energetico, come il nucleare, per motivi ideologici prima che tecnico-scientifici mentre in Europa funzionano più di 100 reattori, significa che stiamo proprio sbagliando qualcosa"*.



COSTRUIRE UNA REALTA' UNICA E INTERCONNESSA




LIVORNO




PIOMBINO




LE ISOLE



Autorità di Sistema portuale
del Mare Tirreno Settentrionale
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

www.portialtotirreno.it

MUSUMECI

IL PIANO DEL MARE STRUMENTO OPERATIVO

Il **ministro della Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci** ha partecipato all'evento organizzato da MercIntreno illustrando progetti e programmi del suo ministero.

Dopo la pubblicazione in
Gazzetta Ufficiale il Piano del
mare entra in piena operatività,
come ci conferma il ministro
Nello Musumeci

Sì, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, il Piano del mare diviene strumento operativo di programmazione e di coordinamento.

Con il Cipom, a Novembre, abbiamo affrontato un nutrito ordine del giorno, ma il primo obiettivo che il governo si era prefissato è già stato raggiunto: abbiamo messo attorno un tavolo tutte le amministrazioni dello Stato che, direttamente o indirettamente, si occupano di mare per raccogliere il grido d'allarme degli operatori del settore che non vogliono più saperne di una burocrazia farraginosa e pesantemente invasiva che li costringe ad estenuanti attese e ad adempimenti che rasentano l'assurdo.

Si tratta di un primo significativo passo in avanti per riportare al centro dell'agenda politica nazionale il tema "mare" come risorsa importantissima per l'economia del Paese.



Un altro obiettivo da conseguire entro la fine della legislatura è rendere il nostro un ministero gestionale. Intanto siamo partiti da una funzione di coordinamento e di programmazione che, purtroppo, negli ultimi anni è mancata, ma riteniamo di poter giungere ad ottenere una struttura ministeriale che possa valersi anche di competenze proprie.

E parlando all'assemblea di Confitarma?



Naturalmente ogni ministero, direttamente o indirettamente, si occupa di mare, noi, però, faremo in modo di assumere competenze specifiche che, per omogeneità e per logistica, consentano di snellire i processi che alimentano la straordinaria economia del mare dato che essa contribuisce al prodotto interno lordo con oltre 140 miliardi.

Insomma, abbiamo restituito al mare la posizione centrale che deve occupare nell'economia generale del Paese e adesso dobbiamo farci "apostoli" di questo verbo, anche al di là e al di fuori degli ambienti degli addetti ai lavori.

È impossibile immaginare la storia dell'imprenditoria marittima italiana senza Confitarma, l'associazione che da oltre un secolo rappresenta gli armatori, ne interpreta le esigenze, ed opera per soddisfare le speranze di chi sul mare e col mare vive e lavora generando benessere economico.

Ecco perché, sin dal primo momento, quando il presidente del Consiglio ha voluto istituire una struttura ministeriale per le politiche del mare, abbiamo instaurato con i vertici di Confitarma un rapporto improntato ad un elevato spirito di collaborazione, di intesa e di dialogo, pur nella reciproca autonomia dei ruoli e delle idee.

Il mare, da qualche anno, è tornato quasi con prepotenza a svolgere il suo ruolo protagonista nella considerazione generale della nazione, al di là degli addetti ai lavori e anche un po' proprio grazie ad essi.

Oggi del mare si parla sempre di più anche fuori dagli ambienti marittimi ed è una grande conquista.

Il presidente del Consiglio

ha voluto che l'economia legata al mare, nella complessità dei suoi problemi, costituisse una strategia politica, militare ed economica, un autentico punto di riferimento per l'impegno di tutti noi ministri e di tutto il governo nelle sue diverse articolazioni con l'obiettivo di promuovere una cultura e un interesse rinnovato per l'elemento mare.

Dobbiamo agire, cominciando dalle scuole primarie, per la formazione di nuove leve di lavoro anche per rispondere con efficacia alla preoccupante carenza di personale specializzato. Lo dobbiamo fare per restituire vigore agli istituti nautici e a tutta l'istruzione formativa ed educativa che rimane legata al mare, lo dobbiamo fare perché l'Italia deve presentarsi sempre più competitiva sugli scenari di un Mediterraneo in continuo divenire.

È una sfida difficile, non semplicemente una delle molte in gioco, ma mi piace ricordare con vivo apprezzamento lo sforzo compiuto dagli armatori negli ultimi anni per

essere sempre più protagonisti anche nel rispetto e nella sensibilità verso i problemi ambientali.

Certo, oggi non c'è un'alternativa valida al combustibile di origine fossile, dovremo lavorare ancora parecchio fino a quando non avremo trovato soluzioni migliori per contenere le conseguenze ecologiche determinate dalle migliaia di navi che solcano ogni giorno i mari del mondo. Dobbiamo accettare e vincere la sfida legata alla digitalizzazione, all'innovazione e alla modifica della normativa di alcuni nodi burocratici che continuano a rallentare inaccettabilmente le procedure legate all'economia marittima che è e rimane di importanza indiscutibilmente fondamentale non solo per i quasi 150 miliardi all'anno di valore aggiunto che produce, ma perché l'economia del mare è composta da almeno otto filiere, ognuna delle quali è

co-protagonista nel contesto europeo.

Siamo al primo posto per la nautica e siamo fra i primi due/tre paesi europei quanto a movimentazione di merci, di passeggeri, di navi da crociera ed i nostri servizi turistici legati al mare continuano a crescere sia in qualità che in volume.

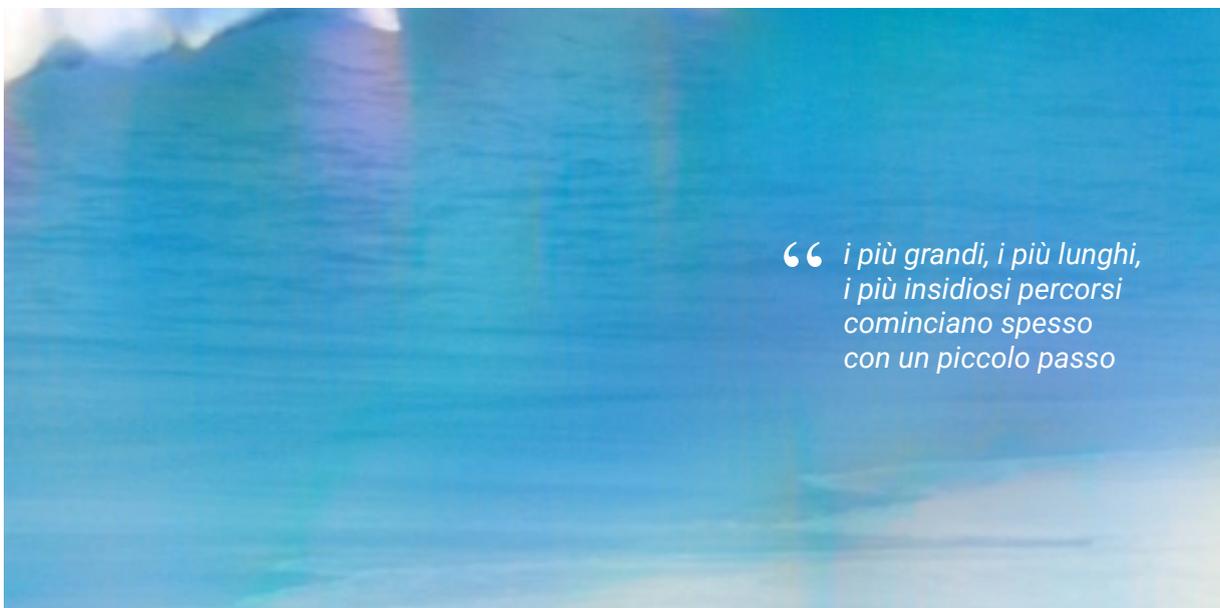
Abbiamo istituito nuovi spazi per la tutela della biologia marina. La pesca, nonostante le norme inique che qualche volta l'Unione europea mette in campo, riesce ad essere fortemente motivata sia per quella di allevamento, sia per quella in mare aperto. Gli obiettivi che ci siamo prefissati son ancora molti e siamo più che decisi a centrarli.

Gli armatori debbono fare i conti ogni giorno con l'aumento dei costi, con norme che negli ultimi anni sono assai mutate e che non sempre sono compatibili con un re-

golare e armonioso sviluppo delle attività marittime sulle quali, fra l'altro, oggi pesano le incertezze di due conflitti molto gravi.

Attorno a questi temi ci confronteremo nei prossimi mesi. Il Piano del mare non è la soluzione di tutti i problemi come neppure lo è il Ministero per il mare che tutti vorremmo, ma dobbiamo ricordare che anche i più grandi, i più lunghi, i più insidiosi percorsi cominciano spesso con un piccolo passo e credo davvero che il fatto di avere voluto una struttura per il mare, con il compito di creare un apparato di coordinamento e di programmazione che mancava, sia proprio quel primo, piccolo ma significativo passo che era atteso da tempo.

Stiamo lavorando per evitare agli attori dell'economia del mare di dover peregrinare con perdite di tempo a volte davvero insopportabili.



“ *i più grandi, i più lunghi,
i più insidiosi percorsi
cominciano spesso
con un piccolo passo*

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@mscnavi.it



www.lenavigroup.it

CONFITARMA

AMBASCIATORI DELLA MARITTIMITÀ ITALIANA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

siamo un Paese davvero **marittimo**?
siamo una nazione **shipping friendly**?
abbiamo il coraggio
di dedicare alle politiche marittime
una **governance unitaria**?

L'ASSEMBLEA PUBBLICA DI CONFITARMA
SI È CHIUSA CON UN RINGRAZIAMENTO
SENTITO E COMMOSSO DEL PRESIDENTE
USCENTE MARIO MATTIOLI CHE HA
GUIDATO L'ASSOCIAZIONE NEGLI ULTIMI SEI
ANNI E CHE IL 31 OTTOBRE HA CHIUSO IL
SUO MANDATO.

"L'associazione è forte e per definizione si fonda sui suoi associati e la loro unità si esprime negli organi associativi.

Credo che questa struttura forte e coesa consenta ai presidenti di "vivere tranquillamente" e come è stato nel mio caso, di portare avanti un percorso relativamente facile e soprattutto possibile."

Dopo gli ultimi incontri che non avevano trovato un successore di Mattioli che potesse mettere d'accordo tutti, qualcuno aveva parlato di "spaccatura".

"Un'associazione nella quale si discute e magari si usano toni accesi, testimonia la sua vivacità e il suo dinamismo ma soprattutto un pluralismo di idee che porta avanti ideali sani".



RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Nella sua relazione, Mattioli si è soffermato su tutti gli aspetti legati all'attività degli armatori e al mutamento del settore, sottolineando che **l'economia del mare contribuisce al Pil nazionale con un valore aggiunto complessivo che raggiunge quasi 143 miliardi di euro**, che equivalgono a circa 230 mila imprese e più di 900 mila addetti.

"La scelta del governo di nomi-

nare un ministro per le Politiche del mare, che siamo certi riuscirà a realizzare gli importanti impegni assunti, testimonia la crescente attenzione alla marittimità nazionale”.

Il riferimento all'Ets è inevitabile e così come hanno fatto i ministri presenti, è stato ripreso dal presidente: “Senza un intervento correttivo, l'Ue rischia di contraddire se stessa ingenerando un dannoso modal back shift, cioè il ritorno dei camion dalle navi alla strada, con conseguente e paradossale incremento delle emissioni di agenti inquinanti. **Sono 2.6 milioni di tonnellate di emissioni di CO2 che oggi evitiamo!**”

A tal proposito come evidenziato anche dal viceministro Rixi, il minimo è che le entrate provenienti dall'Ets vengano poi destinate al settore marittimo per la ricerca e innovazione tecnologica connesse alla transizione green.

REGISTRO INTERNAZIONALE E RIFORMA PORTUALE

Mattioli ha sottolineato in modo particolare due aspetti legati al settore marittimo.

“Nel 1998 con l'istituzione del **Registro internazionale**, ha avuto inizio una delle fasi più importanti per lo sviluppo

dei trasporti marittimi italiani, volano degli investimenti nel settore.

Con circa 38 mila marittimi comunitari occupati, la bandiera italiana condivide infatti con la Grecia il primo posto in Europa.”

Il Registro internazionale, ha aggiunto poi ai microfoni del nostro quotidiano **“è il pilastro su cui si fonda la possibilità di fare impresa, in Italia, di trasporto marittimo.**

Pilastro da non mettere in discussione perché senza non saremmo qua e ci sarebbero molti meno addetti alla gestione delle navi”.

A proposito di **riforma portuale** il presidente Mattioli ha ricordato come spesso ci si voglia rifare a un modello estero: “Ma noi il nostro “Puertos del Estado” ce lo abbiamo già, solo che non ce ne siamo accorti o facciamo finta di non essercene accorti.

L'assetto attuale non necessita di chissà quale stravolgimento, ma piuttosto di **interventi mirati per migliorare ciò che finora non ha funzionato come avrebbe dovuto.**”

La governance portuale è importante perché i porti sono a servizio delle navi e gli armatori stanno nei porti. Per questo la richiesta è sempre la stessa: una burocrazia migliore con regole più sempli-

ci rendendo attuative norme che esistono da usare col buon senso.

“Come ci ha ricordato il presidente del Consiglio qualche settimana fa, **l'Italia è la nostra nave più bella e tutti insieme siamo parte integrante dell'equipaggio che ogni giorno naviga i mari del mondo.** Intorno a Confitarma ci riconosciamo tutti ambasciatori di un Paese che è davvero marittimo.”



Messaggio del Presidente della Repubblica a Confitarma

Dott. Mario Mattioli
Presidente Confitarma
Confederazione Italiana Armatori
Piazza SS. Apostoli, 66
00187 ROMA

Il sistema dell'economia del mare è uno dei punti di forza dello sviluppo del nostro Paese e ad esso occorre guardare con attenzione, in un momento in cui, dalla crisi sanitaria indotta dal Covid alla crisi internazionale provocata dall'aggressione della Federazione Russa all'Ucraina, gli elementi di instabilità si succedono.

Confitarma, con l'odierna Assemblea pubblica, richiama giustamente l'attenzione sulla vocazione marittima dell'Italia e sulle opportunità che si presentano nei diversi ambiti che la caratterizzano, dal turismo alla logistica, allo sviluppo dei sistemi portuali, alla cantieristica.

Il supporto offerto alla crescita, in un contesto in cui la interdipendenza fra le economie aumenta il volume degli scambi, generando significative catene di valore in cui il nostro Paese è protagonista, a partire dal ruolo che svolge nell'Unione Europea, è prezioso.

Le profonde innovazioni intervenute nel settore confermano la capacità del sistema Italia di affrontare senza remore le sfide della modernità, a partire dalla consapevolezza di quanto la difesa dell'ambiente del Pianeta si giochi sul mare.

Il trasporto marittimo unisce Popoli e Paesi, ne valorizza le opportunità di cooperazione economica e culturale, apre finestre sul mondo.

Nel sottolineare l'importanza del trasporto marittimo e nell'esprimere apprezzamento per l'impegno messo in campo dal settore, rivolgo volentieri a tutti i partecipanti all'Assemblea i più sentiti auguri di buon lavoro

Sergio Mattarella



SECURE YOUR ENERGY



safety, sustainability, flexibility



oltoffshore.it



SEMPLIFICAZIONE

ASPETTO FONDAMENTALE PER LE IMPRESE

Dicembre è il mese giusto per tracciare i bilanci e inquadrare il futuro prossimo: in questa intervista il presidente di Assarmatori Stefano Messina ripercorre gli ultimi dodici mesi e stila la lista delle priorità per il trasporto marittimo, a partire dalle norme europee per la sostenibilità ambientale per poi affrontare le tematiche di rapporto con il Governo in Italia.



PRESIDENTE, CHE BILANCIO PUÒ FARE L'ARMAMENTO ITALIANO DELL'ANNO CHE STA PER CONCLUDERSI?



“ 2023
il traffico passeggeri
esce dalle secche
della pandemia

Un bilancio complessivamente positivo, seppur con qualche ombra e qualche cautela che, in un momento difficile come quello che stiamo vivendo a livello internazionale, è d'obbligo. Partiamo dalle buone notizie, che riguardano soprattutto il traffico passeggeri. Il 2023 è stato l'anno in cui questo segmento è uscito definitivamente dalle secche della pandemia: se per quanto riguarda i traghetti i numeri erano tornati in positivo già nel 2022, negli ultimi dodici mesi abbiamo assistito alla completa ripresa del traffico crocieristico, con circa 13 milioni di passeggeri in Italia. Si tratta di un vero e proprio record, che, se non si verificheranno imprevisti, dovrebbe essere battuto già nel 2024.

E PER QUANTO RIGUARDA LE MERCI?

Esistono differenze importanti da settore a settore e prima di formulare un bilancio definitivo dovremo attendere i dati consolidati. Quello che sta succedendo in Medio Oriente, che segue e si somma al conflitto russo-ucraino, nonché la forte spinta inflattiva cui stiamo assistendo da mesi condizionano le dinamiche del mercato dello shipping e le scelte di consumo; ma il mondo marittimo è pronto come sempre ad affrontare le emergenze sulle quali non può incidere. Ben differente l'approccio per quanto concerne scelte regolatorie che rischiano di mettere in crisi il ruolo dell'Italia in un quadro di equilibri già precari.

SI RIFERISCE AD ESEMPIO ALL'ETS ESTESO AL TRASPORTO MARITTIMO?

Anche, certamente. La norma, così come è strutturata oggi, porterà ad una drammatica perdita di competitività nei porti italiani, primi fra tutti quelli di transhipment dei contenitori come Gioia Tauro. Nel mentre verrebbe regalato un vantaggio competitivo enorme a scali posti al di fuori dell'Unione europea, come Tanger Med e Port Said, che sarebbero privilegiati soprattutto dalle rotte transoceaniche. Ma non è tutto: anche un "sistema" come è quello delle Autostrade del Mare, in cui gli armatori italiani sono leader realizzando una vera sostenibilità ambientale, subirebbe ripercussioni gravissime. Il tutto senza alcun reale vantaggio in termini di decarbonizzazione dei trasporti. Su questo tema, rispetto alla formulazione iniziale, abbiamo ottenuto risultati importanti come la temporanea esenzione per i collegamenti con le isole minori; siamo in prima linea nel rivendicare correttivi anche per il transhipment e le Autostrade del Mare.

CHE GIUDIZIO DÀ DELL'OPERATO DEL GOVERNO?

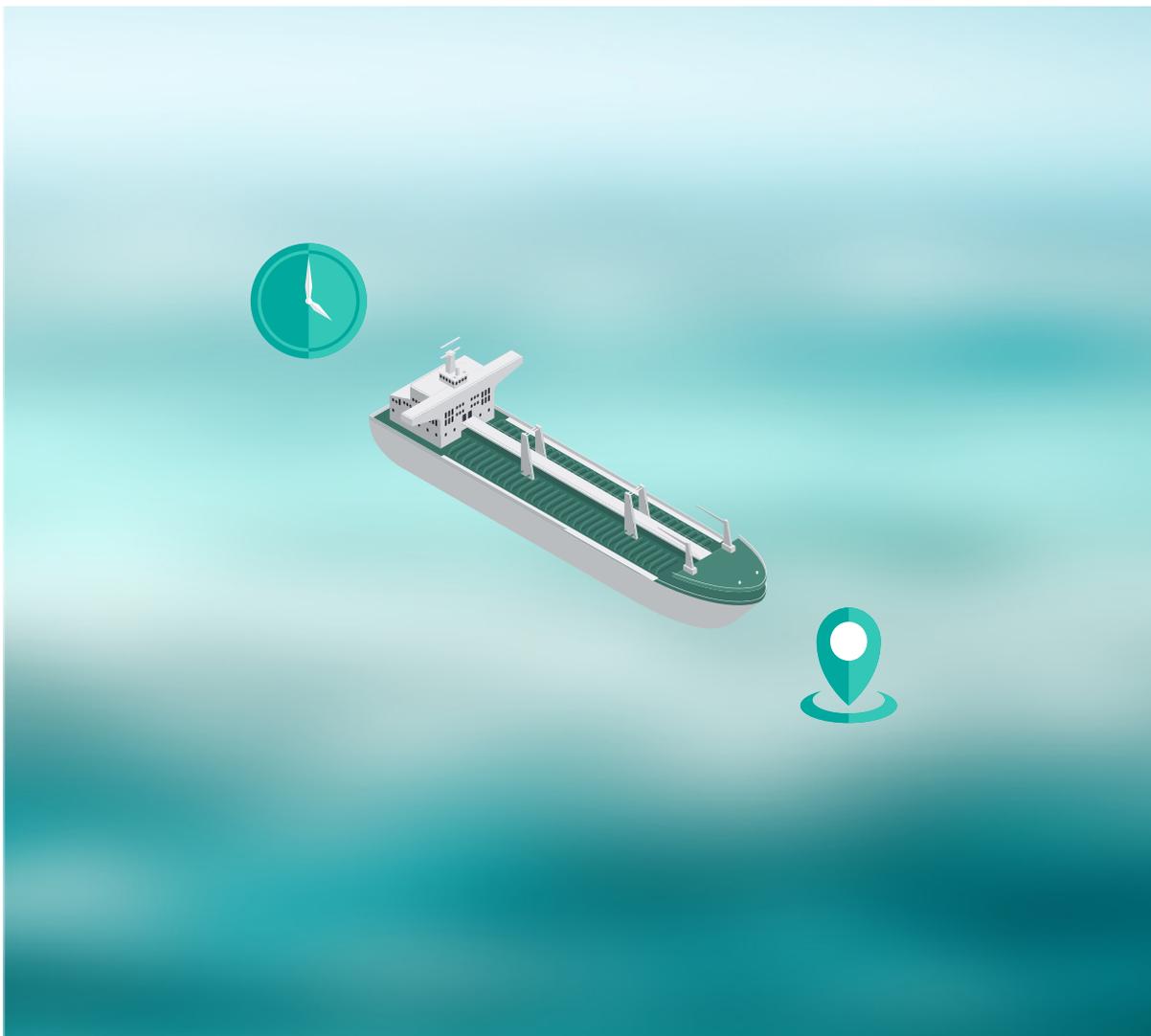
Siamo certamente soddisfatti dell'attenzione che viene mostrata al nostro settore. La costituzione del ministero del Mare e del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare nonché la stesura e l'approvazione del Piano del Mare sono fatti di assoluto rilievo, così come la riorganizzazione di alcune Direzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'Italia ha finalmente riscoperto la sua vocazione marittima, non possiamo che esserne felici. E siamo anche soddisfatti del metodo di lavoro utilizzato, basato su ascolto e confronto.

**IL GOVERNO STA PER VARARE ANCHE
UNA RIFORMA DELLA LEGGE 84/94. È
DAVVERO NECESSARIA?**

Siamo aperti al dialogo, e siamo convinti che il quadro normativo possa essere sempre migliorato. In questa ottica siamo favorevoli a una regia unica a livello nazionale: non possiamo pensare ad un sistema di regole che vale in un porto e che viene applicato in maniera differente in un altro scalo. Gli investitori, quelli seri, chiedono certezze.

**SU QUALE ASPETTO VORREBBE
VEDERE UN'ACCELERAZIONE?**

Semplificazione: un aspetto fondamentale per le imprese, anche del trasporto marittimo, e attuabile a costo zero. Il DDL Malan, che contiene interessanti misure in questo senso, ha iniziato il suo iter parlamentare: auspichiamo un percorso rapido e senza intoppi.





*Buon
Natale!*



FEDERAGENTI

The Italian Association of Ship Agents and Ship Brokers
SINCE 1949

federagenti.it

IL POKER PER IL 2024

CONFINDUSTRIA LIVORNO-MASSA CARRARA

PROGETTO DI RECUPERO DI UN'AREA INDUSTRIALE DISMESSA, CON L'INTENTO DI REALIZZARE UN POLO INDUSTRIALE MANIFATTURIERO LOCALIZZATO IN UN'AREA BARICENTRICA TRA PORTO, I PRINCIPALI NODI STRADALI

Piero Neri presidente Confindustria Livorno-Massa Carrara

La realizzazione della Darsena Europa resta senza dubbio la sfida principale, tuttavia, in attesa della sua realizzazione, che sappiamo non essere prevista a breve termine, è necessario puntare per il 2024 al consolidamento dei traffici di cui siamo già detentori: contenitori, ro-ro, cellulosa e crociere.

Quindi le priorità a breve termine non possono che essere la realizzazione dei progetti già avviati e quelli da avviare, per agevolare e migliorare l'accessibilità dell'attuale sistema degli accosti, ad iniziare dall'allargamento del canale di accesso.

In questo modo saranno conservati e incrementati i volumi di traffici attuali che, detto per inciso, negli ultimi mesi hanno fatto registrare una flessione che conferma l'assoluta necessità di interventi solleciti.

Occorre lavorare con continuità per garantire affidabilità e tempi certi alle merci che scalano il nostro porto, mirare ad integrare di più e meglio l'intermodalità di cui possiamo disporre con l'interporto, le ferrovie ed i collegamenti stradali.

In sostanza la strategia da mettere in campo deve essere quella di migliorare il sistema complessivo della nostra offerta logistica per valorizzare ulteriormente

le peculiarità del territorio.

Per attrarre nuovi traffici, occorre che la competitività delle nostre banchine sia fortemente integrata con il know-how delle maestranze e l'efficienza delle tecnologie, senza mai trascurare sostenibilità ambientale e sicurezza che restano i perni con cui confermare la nostra affidabilità.

Questi fattori, non casualmente, sono elementi indispensabili per l'obiettivo di fondo che ci siamo prefissi puntando alla reindustrializzazione delle costa toscana, che presuppone una stretta correlazione tra industria e logistica con una efficace rete intermodale che insieme ad infrastrutture potenziate, costituiscono elementi decisivi per la modernizzazione del nostro ecosistema, considerato che il fattore tempo, unitamente alla qualità delle infrastrutture, rappresentano spesso il differenziale per la scelta delle varie offerte presenti sul mercato.

La reindustrializzazione presuppone un insieme di fattori attrattivi di cui in parte siamo già dotati e in parte dobbiamo dotarci, con la consapevolezza di potenziare il nostro sistema industriale manifatturiero e dei servizi insieme ad una consistente ripresa dell'occupazione.

2024

LIVORNO

MASSA

CARRARA

FIRENZE

In questo scenario, un elemento di rilevante importanza è senza dubbio rappresentato dalla presenza sui nostri territori di numerose industrie appartenenti a gruppi multinazionali, che rappresentano un rafforzamento della reputazione di territorio con forte attrattività per iniziative industriali.

Per questo, abbiamo contribuito con grande determinazione al progetto di recupero di un'area industriale dismessa, con l'intento di realizzare un polo industriale manifatturiero localizzato in un'area baricentrica tra porto, i principali nodi stradali, la rete ferroviaria e l'Interporto, che detiene un ruolo strategico, avendo raggiunto un alto grado di specializzazione nei servizi per la logistica e, già attualmente, conta nel proprio perimetro numerose attività che formano una rete di attività funzionali al consolidamento e allo sviluppo dell'economia nel suo complesso.

Qualsiasi progetto, come qualsiasi idea di sviluppo, non può prescindere da un quadro di programmazione urbanistica, coerente con gli obiettivi individuati come confermato dalla recente approvazione del piano operativo del Comune di Livorno. L'obiettivo di fondo, che emerge, è ancora una volta quello di lavorare per una forte integrazione del sistema porto-città e retroterra, per puntare ad una progettualità integrata per quanto riguarda non solo la portualità ma l'intero sistema economico produttivo e valorizzare in continuità il binomio industria e logistica vicendevolmente complementari.

Con questa convinzione, stiamo concludendo il progetto di unificazione con l'area metropolitana di Firenze, potendo contare su una logistica efficace e geograficamente compatibile. Dal Gennaio del 2024 sarà operativa la fusione della Confindustria di Livorno Massa Carrara con la Confindustria di Firenze, quindi un unico soggetto di rappresentanza che congiunge l'area metropolitana di Firenze con l'area industriale e logistica della costa toscana.

Certamente è un progetto ambizioso che comporterà sfide impegnative, per realizzare la sostenibilità economica, ambientale, energetica e tecnologica, da cui scaturiranno competenze innovative e valori d'impresa per lo sviluppo e il progresso futuri.

FEDESPEDI FRA I PAESI ESPORTATORI DELLA UE, L'ITALIA AL VERTICE



Il 2023 si appresta a concludersi, scrive il presidente di Fedespedit Alessandro Pitto, in linea con le ultime stime - purtroppo al ribasso - diffuse dal Fondo Monetario Internazionale a Ottobre scorso, +0,7% sul PIL sia per il 2023 che per il 2024, in uno scenario di contrazione del commercio internazionale. Su queste performance pesano le sempre più numerose instabilità in particolare di natura geopolitica (guerra russo-ucraina, tensioni Cina-Usa, guerra in Palestina) che continuano a incidere sugli scambi commerciali a due livelli: direttamente in ragione delle restrizioni al commercio, dei sistemi sanzionatori, delle barriere fisiche al commercio causate dai focolai di guerra e indirettamente, nel modo in cui gli Stati

orientano le proprie scelte commerciali per esigenze di sicurezza, salute, eticità (ambientale ma non solo). Lo ha evidenziato il professor John Manners-Bell in occasione dell'Assemblea Pubblica di Fedespedit in cui ha presentato le principali evidenze della sua ultima pubblicazione "The death of globalization?" che mette bene in risalto come oggi le supply chain globali non siano più guidate solo da imperativi economici.

Non si può guardare a queste evidenze, tuttavia, dimenticando la forte vocazione all'export del nostro Paese, una vocazione che come emerge anche dall'ultimo report del Centro Studi Fedespedit - pubblicato proprio in occasione dell'Assemblea Pubblica



al centro
CI SEI TU!



FEDESPEDI WELFARE

La piattaforma Welfare di Fedespedi

I progetti di welfare hanno l'ambizione di porsi come strumenti in grado di aumentare l'attrattiva di una proposta lavorativa in particolare verso le nuove generazioni, migliorare il clima aziendale e dare nuovo impulso alla produttività.

Con questa finalità, Fedespedi ha deciso di mettere a disposizione dei propri associati la piattaforma "Fedespedi Welfare": una soluzione "win-win" per le aziende e per i dipendenti: le aziende possono incentivare i lavoratori usufruendo di benefici fiscali e previdenziali; i dipendenti hanno l'opportunità di accedere ad un'ampia offerta di servizi su misura, disponibili online.

La piattaforma, sviluppata da AON, offre alle aziende associate e ai loro dipendenti beni e servizi che soddisfano le principali necessità di persone e famiglie; buoni spesa, shopping e carburante; sport e benessere, viaggi, cultura; prestazioni mediche e assistenziali; trasporto pubblico e previdenza.

Se vuoi avere maggiori informazioni contatta la segreteria:
fedespedi@fedespedi.it



e di cui è previsto in questi giorni l'aggiornamento - si conferma anche in questo scenario così complesso. L'Italia resta uno dei principali Paesi esportatori all'interno dell'Unione europea, collocandosi al 3° posto solo dietro Germania e Olanda e confermando dal 2010 e poi nella ripresa post Covid un grande dinamismo sul piano del commercio estero (+5,3% medio annuo). Una vocazione che è quindi tutta da preservare, consolidare e potenziare guardando con attenzione anche ai dati meno rosei - del Logistics Performance Index, ad esempio - che raccontano di un'Italia meno efficiente sul piano della qualità della propria supply chain.

Per questo abbiamo scelto di dedicare la nostra Assemblea Pubblica "La Merce Al Centro" alle strategie per potenziare l'efficienza del nostro sistema logistico, riflessioni che crediamo debbano fondarsi sul 'mettere la merce al centro' nel senso di riconoscere il ruolo che le imprese di spedizioni, il sistema logistico nel suo complesso giocano per la competitività del nostro import-export che è la forza di traino dell'economia del Paese. Tra i diversi strumenti da attivare o potenziare mi preme qui sottolineare l'importanza di promuovere

il settore della logistica dal punto di vista occupazionale valorizzando le opportunità del lavoro da spedizioniere e allo stesso tempo investendo in percorsi professionali. Lo abbiamo messo tra i temi di dibattito della nostra Assemblea: noi stimiamo in oltre 3mila addetti il fabbisogno di nuovi occupati nelle nostre aziende, una carenza che si inserisce comunque in un trend di crescita dell'occupazione del nostro settore (dai 29.406 occupati del 2015 agli oltre 32.505 del 2022). Spesso si tratta di profili professionali nuovi, molto diversi dal "profilo tipo" richiesto anche solo un decennio fa. Il contesto internazionale sta profondamente cambiando il nostro modo di essere "freight forwarders" richiedendo sempre di più competenze digitali avanzate - di analisi, modellizzazione e ottimizzazione - competenze normative di compliance e in particolare di sostenibilità. Nel 2022 le nostre aziende impiegavano già oltre 2.000 over60: il turnover generazionale dei prossimi anni potrà essere essere quindi lo strumento per rafforzare la struttura delle nostre aziende di queste competenze e di giovani talenti. La transizione digitale sta, infatti, impattando sulle modalità del nostro lavoro ma non sta facendo venire meno la

centralità giocata dalle persone che restano l'asset più prezioso e il motore delle nostre aziende. È proprio per questo che il nostro HR Development Advisory Body guidato dal vicepresidente Davide Tassone ha scelto di lavorare nel 2023-2024 sul tema del welfare aziendale. Un lavoro che ha portato alcuni mesi fa al lancio di "Fedespedit Welfare": si tratta di una piattaforma welfare dedicata alle imprese associate alla federazione che possono accedervi a condizioni agevolate e offrire così ai lavoratori strumenti in grado di incidere positivamente sul bilanciamento della vita privata e professionale, sulla qualità della vita, migliorando il clima aziendale e la produttività (rimborsi, voucher, previdenza integrativa).

È un progetto che mi fa particolare piacere proprio perché incide direttamente sul tessuto delle nostre aziende, sulla valorizzazione delle persone e che ha visto il coinvolgimento di tante associazioni territoriali che, come Spedimar Livorno sul territorio, sono impegnate nella promozione presso le aziende associate. Chiudo, infatti, invitando in vista del nuovo anno 2024 tutte le nostre imprese a prendere contatto con federazione e associazioni territoriali per



PSA ITALY
www.psaitaly.com



PSA GENOVA PRA'
www.psagp.it



PSA SECH
www.psasech.it



PSA VENICE
www.vecon.it

LA SCELTA GREEN DI AUTAMAROCCHI



AUTAMAROCCHI È SICURAMENTE UNO DEI LEADER ITALIANI NEL SETTORE DEL TRASPORTO SIA DI CONTAINER CHE DI MERCI VARIE (FTL), ATTIVO IN ITALIA E IN MOLTI PAESI EUROPEI. UNA GRANDE AZIENDA DI TRASPORTI NON SOLO PER LA SUA FLOTTA MA PERCHÉ È SEMPRE STATA UN RIFERIMENTO PER IL MERCATO. ABBIAMO PER QUESTO INTERVISTATO IL SUO **MANAGING DIRECTOR ROBERTO VIDONI**, PER SAPERE COME UNA GRANDE AZIENDA INTERPRETA LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE.

L'AUTOTRASPORTO È AL CENTRO DELL'ATTENZIONE SUL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, COSA FA IN MERITO AUTAMAROCCHI?

Sin dal 2008 siamo impegnati a ridurre l'impatto delle nostre attività sul mondo che ci circonda con un percorso di miglioramento continuo, frutto di un approccio globale al trasporto sostenibile.

Questa strada la percorriamo sviluppando competenze specifiche, necessarie per testare e applicare tutte le nuove soluzioni che via via la tecnologia offre sulla strada della riduzione dei gas ad effetto serra (GHG).

In questi primi 15 anni abbiamo ottenuto risultati eccellenti attraverso i continui in-

vestimenti in veicoli nuovi con minori emissioni nocive; con la formazione degli autisti alla "Autamarocchi Academy"; con l'utilizzo dei dispositivi elettronici più avanzati per assistere e migliorare lo stile di guida; con una attenta programmazione dei viaggi per ridurre le percorrenze a vuoto; con la riduzione delle velocità massima, la manutenzione continua dei veicoli e l'uso di pneumatici green.

Soprattutto, abbiamo superato da anni l'autoreferenzialità che caratterizza molta



ON THE GREEN WAY

working
for sustainable
transport

autamarocchi.com

 **autamarocchi**

comunicazione “ambientale”. **Abbiamo certificato i sistemi di calcolo delle emissioni secondo la norma ISO 14067:2018 “Carbon Footprint”, per questo possiamo affermare con certezza di aver ridotto le nostre emissioni di gas ad effetto serra del 9,6% negli ultimi 5 anni** come documentato dal report annuale in accordo con lo standard di certificazione.



MA PER IL FUTURO ARRIVEREMO AL CAMION ELETTRICO?

I camion elettrici? Sì, ci sono, ma per ora sono sostanzialmente prototipi, idonei al trasporto locale e nei centri urbani, non ancora su quelle medie e lunghe distanze che ogni giorno percorriamo.

Tuttavia, l'evoluzione è incessante e sicuramente già nel prossimo anno saranno disponibili i primi trattori stradali per auto-articolato con 4-500 km di autonomia. Mi spiace però constatare che il nostro paese è indietro rispetto al Nord Europa nella realizzazione delle infrastrutture di ricarica oltre ed è anche penalizzato da un elevato costo dell'energia elettrica.

Dobbiamo anche considerare che questa

soluzione dei veicoli elettrici è virtuosa solo se le batterie saranno ricaricate con energia “green”. Ricariche che avverranno soprattutto alla notte, quando il solare manca del tutto e l'eolico è scarsamente presente nel Centro e Nord del paese.

Quello della riduzione delle emissioni è un “percorso” verso la “Carbon Neutrality 2050” che poggia su tecnologie in continua evoluzione. Per questo il nostro impegno è rivolto a sfruttare la complementarità di tutte le innovazioni disponibili per fare di Autamarocchi un partner sempre più sostenibile e di riferimento per il mercato.

COSA FATE ALLORA IN ATTESA DEI MEZZI ELETTRICI?

Nel 2023 abbiamo messo a segno un nuovo step in questo percorso: l'utilizzo dei biocarburanti (HVO).

In questo percorso i biocarburanti sono la migliore opportunità per dare un contributo concreto e immediato alla riduzione delle emissioni di gas serra nel settore trasporti, in attesa del progredire di altre tecnologie e dello sviluppo delle relative infrastrutture che ne consentiranno un impiego esteso anche nel trasporto pesante.

L'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) che stiamo utilizzando è bio-carburante sinte-

tico, che deriva al 100% da materie prime rinnovabili. È infatti prodotto prevalentemente da materiali di scarto, residui e rifiuti che derivano da processi di trasformazione di prodotti vegetali o da colture non in competizione con la filiera alimentare.

L'HVO è un esempio concreto di economia circolare, poiché viene prodotto dalla trasformazione in biocarburante di cariche che altrimenti andrebbero a smaltimento come rifiuti, con aggravio dei costi per la comunità e di impatto sull'ambiente.



MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGHI DEI DOTTI

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



MSC OSCAR

19.224 TEU

197.362 DWT

395,40 M length overall

59 M width, 16 M draft

1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

NUOVO APPROCCIO ALL'ECONOMIA BLU SOSTENIBILE

LA FEDERAZIONE DEL MARE, CHE COSTITUISCE IL CLUSTER MARITTIMO ITALIANO, HA IL FINE DI DARE RAPPRESENTANZA UNITARIA AL MONDO MARITTIMO DEL PAESE, PER CONSENTIRNE L'APPREZZAMENTO COME FATTORE DI SVILUPPO ED AFFERMARNE LA COMUNANZA DI VALORI, DI CULTURA E DI INTERESSI, CHE SCATURISCE ANCHE DAL COSTANTE CONFRONTO CON L'ESPERIENZA INTERNAZIONALE.

Quasi tutte le organizzazioni industriali del settore marittimo-portuale italiano aderiscono alla Federazione: in pratica tutta la filiera della blue economy legata alla cantieristica, ai trasporti marittimi, alla pesca, alla nautica da diporto, ai porti e ai terminalisti, ai servizi tecnico nautico, agli agenti marittimi. Grazie al suo carattere di inclusività, la Federazione accoglie anche enti che operano nella formazione marittima e nel diritto marittimo e anche comparti vicini, come quello dell'energia.

Federazione del Mare è membro dell'**European Network of Maritime Cluster (ENMC)**, che rappresenta i cluster marittimi europei, e con il **vicepresidente Claudio Graziano**, presidente di Assonave, detiene una delle tre vicepresidenze.

Al fine di dare ampia risonanza a tutte le tematiche che riguardano il mare, a livello nazionale, la Federazione ha siglato importanti Memorandum di Intesa. Con Cluster BIG (Cluster Tecnologico Nazionale "Blue Italian Growth"), per promuovere specifiche attività per la divulgazione verso il grande pubblico del valore dell'economia blu e favorire la coscienza pubblica di tutti gli aspetti del mare, a partire da quelli socio-economici e di relazioni internazionali.

Grazie a questa unione abbiamo partecipato insieme ad importanti bandi europei suddividendoci responsabilità e specializzazioni per ottenere benefici per le nostre imprese e le loro professionalità. Con Marevivo, al fine di adottare programmi e iniziative congiunte per pro-

muovere specifiche attività di educazione ambientale e stimolare iniziative per la valorizzazione ambientale e difesa del mare e delle sue risorse. In questo contesto la Federazione ha attivamente sostenuto l'approvazione della legge Salvamare e dei suoi decreti attuativi.

Nell'ottica di rafforzare una cooperazione concreta e operativa sulla blue economy tra Italia e altri paesi, la Federazione, insieme agli stakeholder italiani, alle organizzazioni pubbliche e private, alle università e agli istituti di ricerca, dopo aver sostenuto lo status dell'Italia quale partner di dialogo con l'Indian Ocean Rim Association (IORA), dal 2020 detiene la presidenza e la segreteria generale del Comitato Italia-IORA. Inoltre, nel Luglio scorso ha firmato un accor-

do con il Cluster Maritime Mauritanien per facilitare la cooperazione tra i cluster marittimi nel Mediterraneo occidentale e sta lavorando per una cooperazione rafforzata con l'Associazione degli Stati Caraibici.

Nel corso del 2023 è proseguita l'attiva collaborazione con il ministero degli Esteri, in particolare ospitando il primo Bilaterale Italia-Francia sull'azione dello Stato in Mare, che ha riunito rappresentanti di vertice di alcune delle principali amministrazioni con responsabilità marittime dei due Paesi, e con il Comitato **ROMA EXPO2030** con l'organizzazione della Conferenza "*Healthy and Protected Oceans*" a margine della UN Stocktaking Conference, FAO, per promuovere la candidatura di Roma nel 2030.

Queste sono soltanto alcune delle attività promosse dalla Federazione per creare sinergie volte ad aprire a modalità operative diverse e a confronti internazionali costruttivi per un impatto positivo per tutto il Paese. In quest'ottica abbiamo modificato lo statuto per fare della Federazione del Mare un soggetto attivo nell'ambito della blue economy e non più solo partecipativo.



SVOLTA EPOCALE PER I PORTI DI CATANIA E AUGUSTA



Incrementare e migliorare i servizi portuali, realizzare infrastrutture all'avanguardia, riorganizzare aree, abbellire e ammodernare gli approdi, riscoprendo il rapporto con la città e adeguarli a standard internazionali grazie ad nuova visione dei porti di Catania e Augusta: sono gli obiettivi dell'operato dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale, che ha messo in campo ingenti somme e azioni sinergiche come l'addio ai container etnei che saranno trasferiti nel molo augustano, pronto per rilanciare il suo ruolo di terminal "Core" nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo.



Unità Operativa Fhp Livorno Marteneri

CARRARA · LIVORNO · MONFALCONE · VENEZIA

info@fhpgroup.it

www.fhpgroup.it

LA FORZA DELLA SQUADRA

FHP Holding Portuale (FHP), espressione di F2i sgr, principale gestore indipendente italiano di fondi infrastrutturali con oltre 6 miliardi di euro di capitale investito, rappresenta **uno dei principali hub portuali italiani, in particolare nel settore del General Cargo** e in quello strategico dell'approvvigionamento di alcune delle principali filiere industriali italiane, attivo nell'Alto Adriatico e nel Tirreno.

Dal consolidamento in FHP nasce un network integrato di servizi nel settore della logistica portuale delle rinfuse, delle merci varie, del general e project cargo con l'obiettivo di adeguare l'innovazione, lo sviluppo e la sostenibilità del settore alle mutate esigenze del mercato.

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

Unità Operativa di LIVORNO

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

Unità Operativa di MONFALCONE

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



Nelle scorse settimane al via la gara pubblicata su attività generali rivolte all'utenza: bando da oltre 317 milioni di euro per *project financing* per dare un nuovo volto agli scali e garantire qualità, competitività, *know-how*. "Cambiamo pagina e proiettiamo le strutture portuali nel futuro - ha spiegato il **presidente dell'AdSp Francesco Di Sarcina** - con strategie ambiziose e moderne, che superano le vecchie logiche, e mirano ad una programmazione seria, green e innovativa in grado da un lato, di scommettere sull'affidabilità degli interlocutori nell'attuazione degli obblighi contrattuali, attraverso una serie di richieste importanti e parametri rigidi illustrati in gara, dall'altro di prevedere progettualità e realizzazioni di opere necessarie, più volte promesse ma finora mai realizzate, per il rilancio della portualità dell'area siculo-orientale.

Solo per l'assetto infrastrutturale abbiamo stanziato 245 milioni per Augusta e 150 per Catania".

La nuova gara prevede la concessione per 25 anni al fine di assicurare stabilità e continuità, con un ammortamento calcolato in base al Piano Economico Finanziario, e la costruzione della nuova Stazione Marittima catanese.

"È ora che il porto di Catania si apra ancora di più alla città - ha detto il sindaco etneo Enrico Trantino - e siamo pronti ad apprezzarlo nelle sue nuove vesti e viverlo appieno, come già avviene nelle grandi città di mare europee". I contenitori da Catania saranno trasferiti ad Augusta, porto "Core" della Sicilia orientale, grazie anche alla realizzazione del binario ferroviario e al terminal GNL, che sarà affidato a privati nei prossimi anni. Deliberate le concessioni alla ditta EST (Europea Servizi Terminalistici) che gestisce i container e li trasferirà nell'approdo di Augusta in uno spazio di circa 86mila mq per 25 anni, lasciato dalla I.T.S.A. (International Terminal Service of Augusta), spostata in un'area più piccola, sempre con concessione venticinquennale. Nella zona liberata nascerà il terminal contenitori, un project cargo (chiaramente rivolto agli impianti eolici) e general cargo con un piano di investimenti e occupazionale, che darà grande prospettiva oltretché lustro ad Augusta.

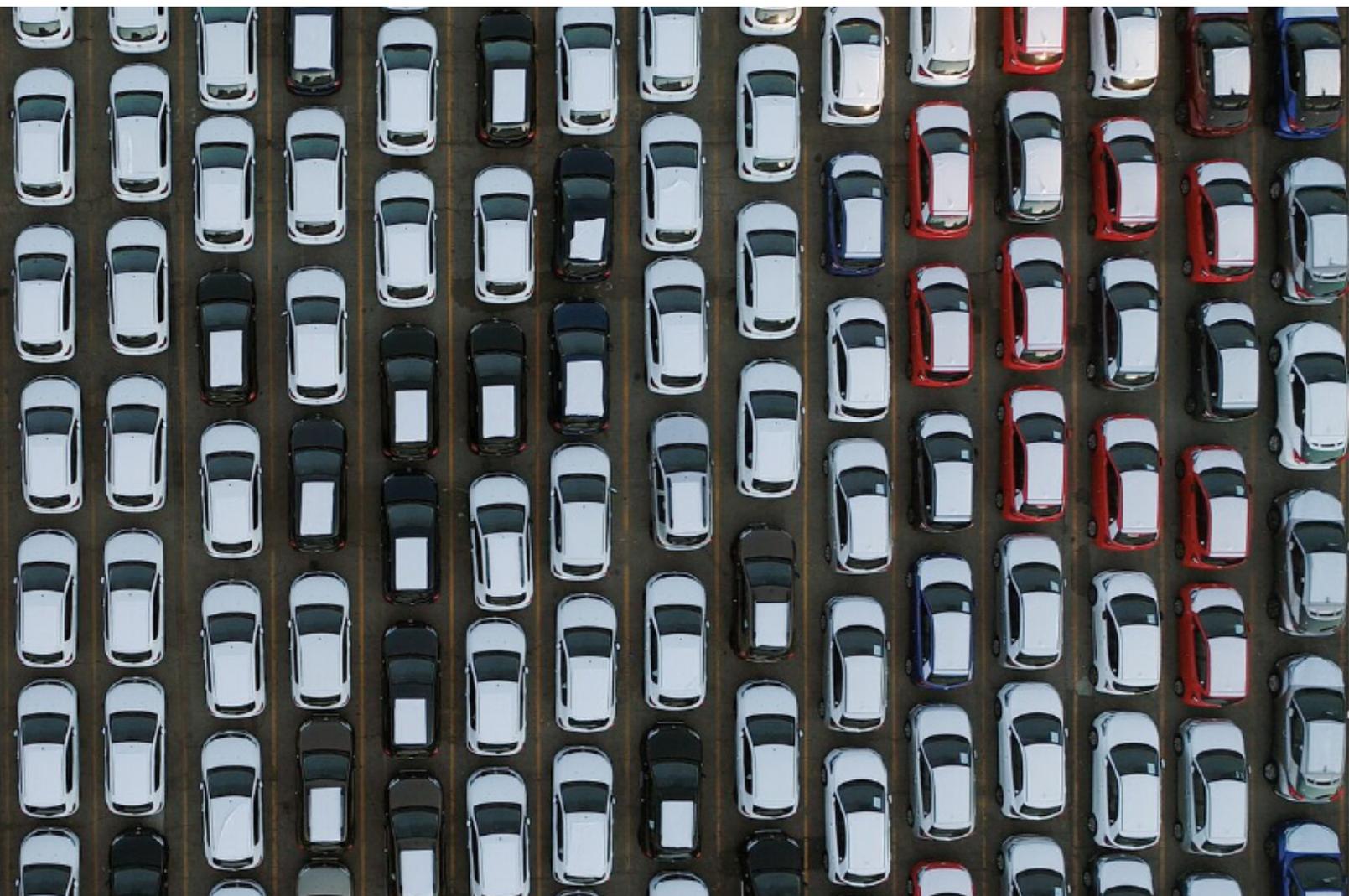
"Nel 2024 si entrerà a regime - ha aggiunto il **segretario generale dell'AdSp Attilio Montalto** - grazie alle procedure in atto parallele e all'impegno dell'ente profuso con inusuale intensità e delicatezza. Conferiremo ordine e forma ai nostri porti dando priorità ad ecosostenibilità, verde pubblico, pulizia, igiene, sicurezza e tecnologie digitali". La gara consente inoltre di far completare in parte contratti e i vincoli al momento in corso. "Si tratta di una svolta epocale per lo sviluppo del porto della nostra città - il commento del **primo cittadino di Augusta Giuseppe di Mare** - soprattutto in termini di crescita economica e occupazionale".



SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

www.sintermar.com



CROCIERE BOOM

INVESTIMENTI E NUOVI TRAFFICI PER I PORTI DI ROMA E DEL LAZIO

SI DICE CHE LA PRUDENZA NON SIA MAI TROPPIA. MA IN QUESTO CASO LO È STATA DAVVERO. L'ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE SI ASPETTAVA DI SUPERARE IL RECORD STORICO DI 2,69 MILIONI DI CROCIERISTI STABILITO NEL 2019 (ULTIMO ANNO PREPANDEMICO) E DI RAGGIUNGERE PER IL 2023 I 2,7 MILIONI. INVECE SI È ANDATI **BEN OLTRE LE PREVISIONI**: GIÀ A FINE OTTOBRE IL PORTO DI ROMA HA SFONDATO IL MURO DEI 3 MILIONI DI CROCIERISTI E PUNTA ORA A CHIUDERE L'ANNO A 3,2 MILIONI CONFERMANDOSI ANCORA, E DI GRAN LUNGA, IL PRIMO PORTO CROCIERISTICO NAZIONALE, AL VERTICE IN EUROPA E NELLA TOP TEN MONDIALE.

il presidente Pino Musolino

“Dopo questo traguardo, che nessuno ha mai raggiunto in Italia, dobbiamo compiere uno sforzo ulteriore per garantire una qualità di servizi all'altezza dei numeri da record che stiamo registrando. Questa è la nuova sfida che ci attende e sono convinto che, insieme a tutti gli operatori interessati, saremo in grado di vincere nell'interesse generale del porto”.

Non solo crociere per il network portuale laziale, come puntualizza il numero uno di Molo Vespucci. “Stiamo puntando al rilancio dei tre porti dal punto di vista commerciale spingendo sulla crescita dei traffici e sulla sostenibilità ambientale. L'obiettivo è quello di creare un sistema portuale solido e meno dipendente dal settore delle crociere.

Ci stiamo impegnando al massimo sul fronte della differenziazione dei traffici commerciali, con un focus particolare sulle merci. Già quest'anno abbiamo acquisito nuovi traffici come quello in esportazione di tufo/pozzolana proveniente da Civita Castellana, quello di rottami di acciaio Inox End of Waste destinato alle acciaierie di Terni e con la ripresa dell'automotive abbiamo finalmente di nuovo i piazzali pieni. A questi traffici vanno ovviamente aggiunti quelli ro/ro e ro-pax, oltre a quelli del settore agroalimentare”.

“Ulteriori interessanti segmenti di traffico - prosegue Musolino - potranno essere acquisiti alla conclusione degli interventi previsti dal Pnrr, per i quali siamo nell'ordine di oltre 220 milioni di euro di opere già cantierate o in procinto di esserlo. Solo a Civitavecchia ci consentiranno di costruire 400 metri di antemurale, di realizzare l'apertura della bocca a sud del porto storico e il cold ironing che darà elettricità a 13 navi alla volta.

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@combiline.it - www.combiline.it





E, tengo a sottolinearlo, stiamo rispettando tutte le scadenze dettate dal Governo”.

“In materia di interventi - aggiunge - fuori dal Pnrr abbiamo invece l’ultimo miglio ferroviario il cui fine lavori è previsto per Aprile 2024. Il porto di Civitavecchia avrà finalmente tutte le banchine commerciali collegate con la ferrovia e un nuovo parco di manovra con 6 binari da 650 metri di lunghezza, peraltro espandibile. Inoltre, nei 60 ettari di aree retroportuali disponibili stiamo cercando di insediare attività logistiche e di semilavorazione, progetto sul quale stiamo operando molto bene con Unindustria”.

Ma lo sviluppo infrastrutturale portuale non riguarda solo il principale scalo laziale, ma anche gli altri due porti del network. “A Fiumicino – conclude Musolino – sono partiti i lavori del nuovo porto commerciale il cui primo lotto fa riferimento alla costruzione della nuova diga di sopraflutto con la banchina che ospiterà tutta la flotta peschereccia.

Questa operazione ci permetterà di liberare le sponde del porto canale e avviare quindi la creazione del porto commerciale. A Gaeta, invece, abbiamo completato 180 mila metri quadrati di nuovi piazzali e portato il fondale a 10,5 metri”.

Sviluppo e investimenti, quindi, grazie ai quali i porti di Roma e del Lazio puntano, dopo essere usciti dal default ereditato nel 2020 dopo il Covid, a rilanciare definitivamente e consolidare un sistema portuale e logistico che sia al servizio dell’economia regionale e nazionale.

FULVIO LINO DI BLASIO

UN DURO LAVORO PER RIMANERE COMPETITIVI

Il 2023 è stato – e continua ad essere – un anno complesso per il mondo dei trasporti marittimi e per l'economia globale, anche per i porti di **Venezia** e di **Chioggia**. I 18 milioni di tonnellate di merce movimentata negli ultimi 9 mesi nei nostri scali testimoniano infatti una flessione del 3,9% sui dati dello stesso periodo del 2022.

Questo dato ci parla, ancora una volta, di uno scalo in trasformazione: il traffico commerciale è in crescita ed eguaglia all'incirca i valori registrati nel 2008 mentre il traffico industriale e quello petrolifero calano. La sostanziale stabilità che negli ultimi 15 anni si verifica nel commerciale – settore che meglio misura la competitività dello scalo portuale – non si ravvisa infatti nel settore petrolifero e industriale che risentono pesantemente delle politiche industriali del Paese e di conseguenza dei grandi player presenti sul nostro territorio: graduale dismissione del petrolchimico, conversione di Eni da polo produttivo a polo logistico (carburanti) conversione di Versalis da polo produttivo a polo logistico.

Sul fronte passeggeri i dati testimoniano invece un forte ripresa: nei primi nove mesi dell'anno – grazie all'attività congiunta tra Struttura commissariale e Autorità di sistema – i crocieristi sono quasi raddoppiati rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e contiamo di chiudere il 2023 con oltre 600 mila passeggeri. Su Chioggia, in particolare, riteniamo di aver fatto un ottimo lavoro, creando di fatto da zero una nuova destinazione crocieristica riservata al segmento luxury e coinvolgendo attivamente nella riqualificazione dell'offerta turistica locale sia l'amministrazione cittadina sia il mondo degli operatori turistici, commerciali e culturali.

Analizzando questo scenario nella sua interezza – pur perdurando forti preoccupazioni per la prima metà dell'anno – ci sentiamo di guardare al 2024 con particolare attenzione e tensione al miglioramento: riteniamo, infatti, che alcune interessanti tendenze osservate sul fronte della movimentazione merci possano trovare conferma, ad esempio per il settore rinfuse, a partire da quelle cerealicole o dei prodotti metallurgici.

Sul fronte crocieristico, Autorità e Commissario continuano a lavorare al riordino dei flussi stabilito dal decreto 103/2021 secondo un cronoprogramma che prevede la conclusione degli interventi nel 2026. Nel frattempo, ci attendiamo di confermare, se non di superare, i risultati raggiunti quest'anno anche nel corso della prossima stagione. In questi mesi, inoltre, abbiamo avviato alcuni fondamentali procedimenti amministrativi che ci permetteranno di realizzare opere lungamente attese in laguna, potendo peraltro contare nel prossimo futuro su un nuovo sito di conferimento per i sedimenti. Ne beneficerà l'accessibilità nautica degli scali e dunque la loro competitività.

Va qui considerato il passaggio – che non è azzardato definire “storico” – rappresentato dalla pubblicazione (in linea con il programma del Commissario Crociere) dei bandi per la progettazione delle opere di manutenzione dei canali Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele, nei cui criteri di assegnazione sono tenute in primissima considerazione le soluzioni più sostenibili, in linea con il progetto di transizione verso una crocieristica rispettosa della Laguna. Ugualmente importante è il via libera ottenuto dal MASE per procedere alla conterminazione delle casse di colmata del Malamocco Marghera, altra opera di risanamento ambientale.

L'aspetto della tutela ambientale è stato il fil rouge che ha accompagnato ogni progetto dell'Autorità negli ultimi anni. Prova ne è la realizzazione del progetto “Channeling the Green Deal for Venice”, il più importante studio scientifico mai realizzato sugli effetti della navigazione in laguna che ha definito un nuovo punto di equilibrio fra ambiente e sviluppo portuale.

I porti veneti hanno lavorato duramente in questi anni per rimanere competitivi, superando anche le difficoltà insite nella condizione di porti regolati. I risultati sono arrivati, sia in termini di fiducia confermata da parte delle imprese insediate e dei terminalisti - ad esempio il rinnovo della concessione a PSA Venice – Vecon che porta con sé la promessa di un investimento privato di 78 milioni a Porto Marghera –, sia sul fronte della progettazione di nuove infrastrutture quale il terminal container che sorgerà in area Montesyndial, del quale è già stato approvato il progetto preliminare, con la previsione di completare i lavori del primo stralcio entro il 2026.

Sono azioni e progetti costruiti tramite la piena collaborazione con il settore privato e le altre Istituzioni. In tal senso va ricordato il ruolo di primo piano ricoperto dall'Autorità nella definizione del Patto per il Sistema Logistico del Veneto, accordo tra tutte le principali infrastrutture del territorio (porti, interporti e aeroporti) finalizzato a sviluppare una pianificazione strategica coordinata che ha ricevuto il sostegno e il plauso della Regione del Veneto.



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

LA PRIORITÀ SONO I COLLEGAMENTI ALPINI

IN PLATEA, AL FORUM MERCINTRENO SVOLTOSI A ROMA NEGLI SPAZI DEL MERCATO CENTRALE ALLA STAZIONE TERMINI, ERA PRESENTE, COME SPETTATORE INTERESSATO, ANCHE **MINO GIACHINO**, GIÀ SOTTOSEGRETARIO DI STATO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DAL 2008 AL 2011. GIACHINO SI È SOFFERMATO SULLE NECESSITÀ E SULLE CRITICITÀ CHE INTERESSANO LA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI SU ROTAIA E SULLA NOVITÀ DEL REGOLAMENTO PER LA RICHIESTA DEI FONDI DI INCENTIVAZIONE DEL FERROBONUS, PUBBLICATO RECENTEMENTE IN GAZZETTA UFFICIALE.

“Si tratta di una buona notizia - ha esordito il presidente di Saimare con un tono vagamente agrodolce - ma ciò che balza immediatamente agli occhi è che il regolamento concernente i prossimi 5 anni interviene in presenza di una disponibilità di fondi inferiore a quella che io riuscii a stanziare nel 2009 per la prima annualità del Ferrobonus. Inoltre, va detto che sono trascorsi ormai 14 anni da allora e, per i governi che si sono succeduti negli ultimi 10 anni, il provvedimento (Ferrobonus) non è ancora divenuto un elemento essenziale della politica dei trasporti.

Oggi, purtroppo, ne vediamo le conseguenze e ci troviamo a vivere i problemi dell'insufficienza infrastrut-

turale manifestatasi impietosamente in quest'ultimo decennio. Si è perso tempo prezioso nell'analizzare quelle che sarebbero potute essere le vere opere utili quando era già sufficientemente chiara la necessità di concentrarsi sulla realizzazione dei corridoi alpini verso il resto dell'Europa, sui quali si sarebbe dovuti andare avanti con forza e ad ogni costo.

Abbiamo indugiato inutilmente. Cinque anni fa, il 10 di Novembre 2018, in piazza Castello, a Torino, si è tenuta una manifestazione con 40mila persone in favore della Tav e oggi ai ritardi accumulati, già gravissimi per un Paese lungo e stretto, come l'Italia, si va aggiungendo il triste fenomeno dei lavori che proce-

dono a passo di lumaca e dei cantieri che faticano ad andare avanti perché manca la revisione dei prezzi degli interventi e dei materiali anche perché su tutto pesa l'inflazione che finisce per avere ragione anche della necessità di garantire i servizi.

Il treno, malgrado tutto, resta sempre lo strumento più affidabile e conveniente, oltre che il più sicuro, anzitutto sotto il profilo della sostenibilità ambientale ed economica. Oggi, fra l'altro, non avendo fatto progressi con la realizzazione della Tav, continuiamo ad essere strangolati da una serie incredibile di colli di bottiglia mentre la linea ferroviaria che risale a Cavour è bloccata da una frana sul territorio francese.



LAVIOSA MARITIME

since 1922

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

LIVORNO

Laviosa Maritime

Via Leonardo da Vinci 21/B

57123 Livorno (LI)

Phone +39 0586 421564

Fax +39 0586 405276

livorno@laviosamaritime.com

www.laviosamaritime.it

LA SPEZIA Branch Office

Laviosa Maritime

Viale S.Bartolomeo 109

19126 La Spezia (SP)

Phone +39 0187 518236

laspezia@laviosamaritime.com

GENOVA Branch Office

Laviosa Maritime

Corso Mentana, 45/1

16128 Genova (GE)

Phone +39 010 5466011

genova@laviosamaritime.com



Member of CIBQ Federation



CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001

Il tunnel autostradale del Monte Bianco è chiuso (il testo è stato redatto prima del 15 dicembre, ndr) per improrogabili lavori di manutenzione e tutto ciò conferma che la priorità del paese è costituita principalmente dal funzionamento e dal potenziamento dai i valichi alpini, visto che il 67% delle esportazioni verso l'Europa passa attraverso tali collegamenti. Spero davvero che questo governo sappia fare buon uso di tutto il potere di cui dispone per recuperare il tempo perduto e procedere speditamente, proprio come un treno, per risolvere i gravi problemi infrastrutturali che frenano e intralciano la nostra economia.

Occorre impiegare le risorse del Pnrr, operare scelte coraggiose e completare i quattro corridoi europei, collegarli con i porti e così risolvere o, almeno, attenuare sensibilmente, il congestionamento del traffico stradale trasferendo il più possibile su ferrovia il movimento delle merci per consentire ai nostri scali marittimi di lavorare con volumi maggiori e in tempi maggiormente ridotti. In tal modo si otterrebbe una sorta di rivoluzione logistica destinata a tradursi virtuosamente in maggiori entrate fiscali e in una crescita più sostenuta e più ordinata”.



NEL 2024 TUTTE LE OPERE DOVRANNO ESSERE REALIZZATE

Ugo Patroni Griffi guida dal 2021 l'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico meridionale che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli.

Nel nuovo anno dovranno aprirsi i cantieri di tutte le opere legate al Pnrr, che porteranno - il presidente ne è certo - nuove opportunità di sviluppo accompagnate dalla possibilità di una maggiore collaborazione tra pubblico e privato.

Presidente, alcune settimane fa, avete ricevuto la visita del ministro Matteo Salvini. Cosa è emerso da quella giornata?

Innanzitutto, consideriamo che ogni giorno siamo costretti a combattere contro "l'Italia del no", che non è solamente quella di alcune associazioni contrarie a priori allo sviluppo, ma è anche l'Italia di tante amministrazioni che interdicono, bloccano, rallentano la crescita della portualità, dei traffici, dei volumi e, in sostanza, dell'intera Italia marittima e, direi, anche logistica. In tale situazione è stato di conforto sapere che anche chi ricopre posizioni molto importanti, comprende le nostre posizioni e le nostre frustrazioni ogni volta che affronta una nuova giornata cercando di realizzare delle opere che servono a tutta la collettività.

Ha parlato di opere, avvicinandosi la fine dell'anno la domanda è d'obbligo: cosa lascia questo 2023?

Noi ci siamo impegnati per cercare di non perdere i finanziamenti del Pnrr e siamo riusciti a concludere le gare per circa l'80% delle opere, alcune delle quali sono in dirittura d'arrivo verso la fase contrattuale e l'apertura dei cantieri che dovrebbe avvenire entro la fine dell'anno.

Ci sono però due opere che, con mio grande cruccio, soprattutto per non averne compreso le ragioni, sono state ostacolate e frenate. Mi riferisco a quelle legate al Cold ironing, un dovere che deriva dalle richieste dell'Unione europea ma anche, credo, da un dovere morale.

Far sì che le navi all'ormeggio possano alimentarsi da terra senza bruciare carburanti pesanti evita

di inquinare e mettere a rischio la salute di chi vive e gravita intorno al porto.

Su Brindisi siamo fiduciosi di poter superare le criticità grazie all'intervento della Regione, che dovrebbe darci l'autorizzazione in deroga riguardo a certi aspetti paesaggisti, per me incomprensibili, ma - mi auguro - risolvibili.

Per Bari la questione è tutt'altra in quanto ci troviamo di fronte ad una interpretazione letterale, direi anche abbastanza irragionevole, delle normative che vorrebbero impedire la realizzazione del Cold ironing in quel porto.

La regione Puglia, invece, condivide la nostra posizione, che reputa assolutamente incomprensibile la lettura interpretativa delle norme proposta dalle sovrintendenze.

Siamo stati costretti a chiedere l'intervento del ministro per il Sud, Raffaele Fitto, per un chiarimento della situazione e auspichiamo che, una volta per tutte, sia possibile andare avanti senza se e senza ma.

Lei è ottimista sull'ipotesi che le cose andranno nella giusta direzione?

Io sono ottimista per natura, però, perché le cose vadano nella giusta direzione, non basta crederci o volerlo, bisogna lavorare ogni giorno per far sì che il meglio accada e che l'interesse pubblico prevalga. Diciamo che, statisticamente, riusciamo quasi sempre a far prevalere il bene comune su chi lo osteggia.

Presidente ci può dire qualcosa sui traffici nei porti della sua giurisdizione?

I traffici vanno molto bene e i porti sono complessivamente in crescita, però non saprei dire se il dato finale del 2023 sarà con il segno più, dovuto, indirettamente, anche alla transizione energetica. I traffici del porto di Brindisi sono in gran parte legati alla centrale Enel di Cerano e, quindi, alla movimentazione del carbone e dei suoi sottoprodotti.

Non sappiamo cosa stia accadendo, ma questa tipologia di traffici l'anno scorso era andata in maniera molto positiva e, lo ammetto, in maniera addirittura eccezionale anche per la guerra, che ha portato con sé la necessità di svincolarsi energeticamente dalla Russia.

Era chiaro che si sarebbe verificata una flessione perché l'Italia, fortunatamente, ha iniziato a diversificare i sistemi di approvvigionamento con gasdotti, rigassificatori...che le hanno consentito una maggiore autonomia senza dover ricorrere in maniera massiccia al fossile tradizionale.

Ma, con la conferma del programma di uscita "dal carbone", la flessione è stata maggiore di quella immaginata, una circostanza ottima al momento, e su questo tutti siamo perfettamente d'accordo, ma si tratta di un processo che deve essere gestito in maniera molto attenta e intelligente dalla collettività, dagli enti locali e, soprattutto, dallo Stato poiché un traffico che si esaurisce deve essere sostituito al più presto con un altro.

Normalmente i traffici industriali, come questo, possono essere rimpiazzati solo con altri traffici

I Porti del Sistema della Sicilia Orientale guardano al futuro



*Augusta
Nuovo Terminal Container*



*Catania
Nuova Stazione Marittima*



*Lavori per la messa in sicurezza
del Porto di Pozzallo*

industriali e qui ben si lega il problema della reindustrializzazione del Mezzogiorno, obiettivo doveroso, urgente e necessario.

Il Mezzogiorno ha bisogno di molte più industrie che permettano di trattenere quei flussi migratori che consentono di valorizzare le proprie infrastrutture, a iniziare, chiaramente, da quelle portuali che sono ormai all'attenzione di tutti. Soprattutto occorre agire per disincentivare la fuga dei giovani e dei "cervelli".

Due parole sui traghetti.

I traghetti vanno bene, costituiscono una modalità di trasporto che ha mostrato una certa resilienza con dati in crescita, addirittura rispetto al 2019.

Notiamo un rinnovo del naviglio che, ovviamente invoglia maggiormente i passeggeri ad utilizzare questo mezzo di trasporto che è molto ecologico, oltre che comodo e confortevole.

Quindi il ro-pax mantiene la sua vitalità, anche nell'assecondare la crescita turistica e commerciale con i paesi nostri dirimpettai, come l'Albania, che si sta affermando come grande destinazione turistica andando ad aggiungersi al Montenegro, alla Croazia e alla Grecia.

Il ro ro registra crescita enormi, in pratica il tragheto può essere considerato un ponte mobile di collegamento tra territori, tra Oriente e Occidente.

Credo che i nuovi corridoi europei andranno a rinforzare questa tendenza con un'alta possibilità di crescita per l'intermodalità. Lo short sea è una modalità tipicamente caratteristica del Mediterraneo e l'Italia, già leader in questo mercato, può consolidare la sua leadership.

Per concludere, nel 2024 che cosa dovremo attenderci?

Il 2024 è l'anno in cui i cantieri dovranno essere tutti aperti e le opere dovranno essere realizzate e dare i loro frutti, poi, visto che si tratta di opere "calde", potranno alimentare un virtuoso partenariato con i privati volto sostanzialmente a rafforzare la competitività degli scali marittimi. Quindi, secondo me, il 2024 sarà l'anno che segnerà un vero cambio di passo. Fino ad oggi non abbiamo avuto grandi possibilità di aprire molto alla mano privata perché non disponevamo spazi o infrastrutture adeguate. Adesso che abbiamo entrambi gli elementi, è arrivato il momento di chiedere ai privati quali siano le loro reali intenzioni.

Essi avranno tutte le possibilità per compiere un salto di qualità e, da "clienti", diventare nostri soci contribuendo, in diversi modi e misure, allo sviluppo dei porti meridionali e di quelli che questa Autorità gestisce.

Benetti 150^{YEARS}

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT



AZIMUT BENETTI PRIMO PRODUTTORE AL MONDO DI YACHT SOPRA I 24 METRI



Secondo quanto riporta il Global Order Book curato dalla rivista Boat International, che annualmente raccoglie e analizza i dati di 177 cantieri attivi in cinque continenti il Gruppo Azimut Benetti si conferma primo produttore al mondo di yacht sopra i 24 metri, rimanendo stabilmente al vertice della classifica di riferimento per il settore.

Con un valore della produzione in crescita del 23% e un Ebitda al +50% l'azienda guidata dalla famiglia Vitelli si prende una fetta del 14% del mercato mondiale, posizionandosi prima sia per numero di unità in costruzione che per lunghezza complessiva dei progetti: 167 barche, equivalenti a un totale di 6014 metri.

Alla base del piano strategico dell'azienda tre pilastri: l'evoluzione del prodotto in chiave di design e sostenibilità, lo sviluppo dei servizi attraverso i brand Lusben e Yachtique e la cura del talento.



Cargo Compass

www.cargocompassworld.com



International Freight Forwarder

Da oltre 30 anni nel settore delle spedizioni internazionali

Negli ultimi cinque anni il valore della produzione, è quasi raddoppiato passando da 700 milioni a 1.3 miliardi di euro, con un portafoglio ordini esteso fino al 2027 grazie al successo di modelli premiati dal mercato per le soluzioni stilistiche e tecnologiche e l'attenzione ai consumi e all'impatto ambientale.

Infatti l'ufficio R&D è in costante ricerca delle migliori soluzioni per la riduzione delle emissioni di CO2, con il primo accordo nel settore

per l'uso di biocarburante HVO. Forte di questi risultati, il Gruppo è anche promotore dell'elaborazione di un indice pubblico per misurare l'efficienza degli yacht in collaborazione con Lloyd's Register e Superyacht Eco Association.

Il primo posto nella classifica del Global Order Book è innanzitutto il risultato dei modelli vincenti di Azimut e Benetti, concept all'avanguardia che hanno anticipato i desideri degli armatori e i trend di settore. La crea-

zione di nuovi stili di vita a bordo e la riduzione di emissioni di CO2 e consumi energetici sono i principi guida della filosofia di prodotto del Gruppo, entrambi declinati negli yacht Azimut e Benetti in modo coerente con i valori dei due brand.

Il brand, inoltre, è pioniere nello sviluppo di soluzioni volte a ridurre le emissioni integrando carene ad alta efficienza, uso estensivo del carbonio e propulsioni innovative. Oggi, oltre la metà della flotta di Azimut è costi-



tuita da Low Emission Yachts che garantiscono una riduzione delle emissioni fino al 30% e nella primavera 2024 il Cantiere presenterà la prima Serie ibrida e la più efficiente mai realizzata: Seadeck.

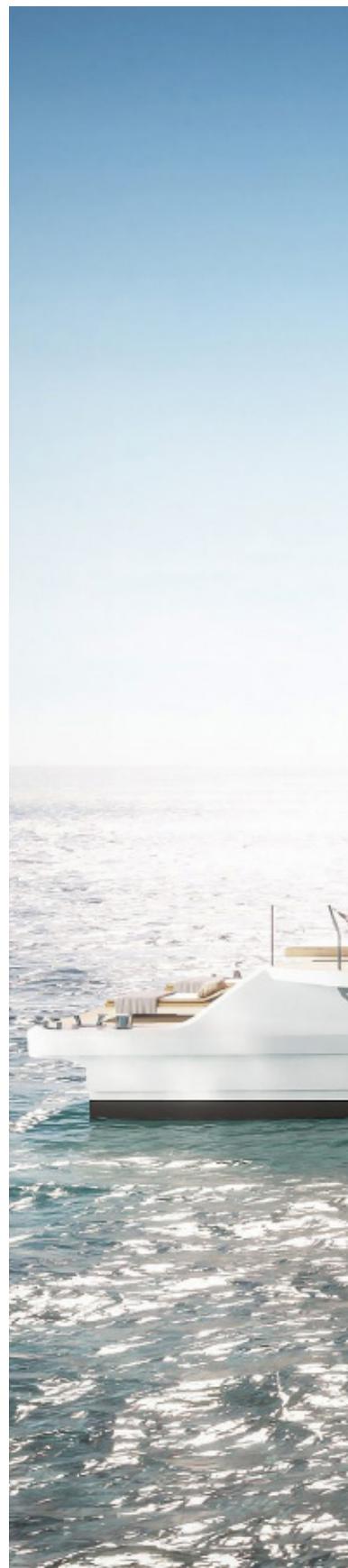
Benetti reinventa il concept di modelli iconici collaborando con architetti di rilievo internazionale – come Bonetti/Kozerski Architecture, di cui vale la pena citare la nuova Pace Gallery di New York – per reinterpretare il linguaggio classico alla luce di sofisticate contaminazioni con il mondo dell'architettura, del fashion design e dell'arte. È stata introdotta da Benetti la più influente innovazione stilistica contemporanea: l'Oasis Deck®, una vera rivoluzione della beach area che per la prima volta trasforma la terrazza di poppa in un'oasi sul mare per un'esperienza a stretto contatto con la natura.

Oggi, Benetti propone la quasi totalità della gamma anche in versione ibrida e il B.Yond è stato premiato come modello più green della categoria per la riduzione delle emissioni di CO2 fino al 24% e di NOx fino all'85%. Il prossimo obiettivo è l'ulteriore ottimizzazione dei consumi e delle emissioni generati dagli impianti di bordo, un tema di estrema rilevanza per le barche di dimensioni maggiori – che trascorrono all'ancora circa il 90% del tempo di utilizzo – e in cui Benetti ha già conseguito risultati concreti tramite l'implementazione del sistema "Zero Emission

Hotel Mode" alimentato da fuel cell e di avanzati sistemi di power management, incluse soluzioni che permettono di ridurre i consumi dell'aria condizionata fino al 50%.

Nel 2023, il Gruppo ha siglato il primo accordo del settore con Eni Live per la sostituzione di tutto il carburante di origine fossile utilizzato dal Gruppo per prove mare, test e trasferimento prototipi con biodiesel HVO, biocarburante da materie prime rinnovabili che permette di abbattere le emissioni di CO2 fino al 90% rispetto al mix fossile di riferimento, a seconda dei materiali utilizzati per la sua produzione. Secondo l'accordo siglato con Eni Live, il Gruppo acquisterà a partire da quest'anno circa 700.000 litri di HVO, conseguendo così il risultato di non immettere nell'ambiente fino a 1.800 tonnellate di CO2, l'equivalente di circa 1.800 voli aerei da Francoforte a New York.

Infine, tutte le sedi del Gruppo operano con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale a 360°: i siti produttivi impiegheranno fonti rinnovabili per coprire circa il 50% del fabbisogno energetico entro il 2026 e, nell'ottica dello sviluppo di un'economia sempre più circolare, sono stati attivati progetti di recupero dei residui di vetroresina, legno e altri materiali.



Logistica a impatto positivo



GRUPPO

GRENDI

1828

IL TUO
DOOR TO DOOR

Per noi la logistica non è una mera questione di dimensioni ma cura dei dettagli e personalizzazione dei servizi. Progettiamo soluzioni integrate *door to door* per le esigenze specifiche dei nostri partner commerciali.

Da quasi due secoli, siamo un Gruppo Italiano impegnato a innovare il settore della logistica. Un lungo percorso che ci ha insegnato ad imparare costantemente dai nostri clienti. Noi sappiamo cosa faremo da Grendi. E voi cosa farete da Grendi?

EFFICIENZA E SPECIALIZZAZIONE PER OGNI SERVIZIO

SARDEGNA
CENTRO / SUD
E SICILIA



CONTATTA IL REPARTO COMMERCIALE PER CREARE INSIEME LA TUA SOLUZIONE LOGISTICA

grendi.it





GRIMALDI GROUP

Perseguiamo l'**OBIETTIVO**
di un **TRASPORTO MARITTIMO**
sempre più **ECO-SOSTENIBILE**

il Gruppo Grimaldi impiega **navi di nuovissima generazione**
con caratteristiche uniche al mondo, **ibride, a basse**
emissioni nocive e dal **design innovativo**.

Inoltre, **durante la sosta in banchina** tali navi utilizzano
l'energia immagazzinata in un set di batterie al litio
presenti a bordo che si ricaricano durante la navigazione,
garantendo **zero emissioni in porto**.

www.grimaldi.napoli.it

La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



GRIMALDI GROUP
www.grimaldi.napoli.it

CONSORZIOZAI 
75
ANNI

In movimento dal 1948

**75 anni al servizio di Verona
e della sua economia**

