



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

messengeromarittimo

MAGAZINE

No.005/2024



marzo 2024 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000



SOGNI O POSSIBILITÀ A PORTATA DI MANO?

**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



**AMERIGO
VESPUCCI**
INTERPORTO
TOSCANO S.P.A.



INTERPORTO TOSCANO

OPPORTUNITA' PER IL TERRITORIO
E PER IL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE



LOGISTICA



SERVIZI



INTERMODALITA'



REAL ESTATE

PREMESSA

di RENATO ROFFI

Da un anno all'altro, parlando dello scalo marittimo livornese, un complesso che pulsa nelle sue diverse interconnessioni, i temi sul tappeto potrebbero, *ictu oculi*, apparire un po' sempre gli stessi, anche se presentati in forme diverse. Eppure, nonostante tutto, per Livorno e per il suo territorio circostante il porto continua a rappresentare la più cospicua fonte di reddito, un motore di spinta con cui da sempre la città vive in osmotica simbiosi; il porto è l'unica realtà produttiva che abbia attraversato i secoli (non molti, rispetto ad altri) superando le guerre più catastrofiche e le crisi più profonde sotto i regimi più diversi. Oggi, come ieri, **il porto è Livorno e Livorno è il porto** e, oggi come sempre, è oggetto di appetiti, terreno di scontri e humus per le intuizioni più felicemente avanzate, come quella di aver creduto immediatamente nello sviluppo del trasporto merci in contenitori, ma anche materia di studio, laboratorio di sperimentazioni, perfino delle più bislacche, come l'**elettificazione della calata Sgarallino**, un neo fra i molti successi che punteggiano la storia di questo porto nato per uno scherzo che i cambiamenti ambientali giocarono più di cinque secoli fa alla vicina repubblica marinara di Pisa. Storia, che non guasterebbe conoscere un po' di più per meglio comprendere il presente e prepararsi all'avvenire.

Ed è, appunto, al presente che oggi dobbiamo guardare, un oggi che incalza e che sprona a pensare al futuro, specialmente a quello prossimo.

Nelle pagine di questa pubblicazione saranno passati in rassegna e presi in esame fatti che ci indicano situazioni reali e concrete, frutto ed espressione di un fermento di crescita e di un impegno che, indiscutibilmente, anche se con fatica, dovranno condurre il porto ad annoverarsi a pieno titolo fra gli scali marittimi



più blasonati del Mediterraneo e, più ambiziosamente, dell'intera Europa. **Sogni o possibilità a portata di mano?** La Storia, alle volte fa strani scherzi e, come insegnano i mercanti, che alla fine sono quelli che fanno grandi i porti, bisogna chiedere mille per ottenere cento.

La storiaccia del Covid, con il suo corollario di blocchi non sempre sensati e di paure, le guerre, imprevedibili, ma non del tutto imprevedibili, il terrorismo, l'andamento altalenante della politica italiana con il mutare schizzofrenico delle maggioranze, e... chi più ne ha più ne metta non hanno impedito a Livorno di proseguire sulla strada che dovrebbe portare alla realizzazione delle proprie legittime aspirazioni e, particolarmente negli ultimi anni, **l'amministrazione portuale livornese, espressa ai massimi livelli dal presidente, Luciano Guerrieri, e dal segretario generale, Matteo Paroli, non è stata davvero con le mani in mano.**

Il primo, in qualità di commissario per la traduzione in realtà dell'agognata darsena Europa, si è speso e continua a spendersi senza risparmio per il raggiungimento di quell'ambizioso quanto talvolta discusso obiettivo che, fra rinnovati entusiasmi, delusioni e ridimensionamenti, continua ad assorbire energie e risorse da almeno un ventina d'anni.

Il secondo, forte di un'esperienza ultratrentennale maturata nelle Autorità portuali, praticamente ad ogni livello, è impegnato, con la più meticolosa acribia, nel seguire l'esecuzione degli interventi in atto e di quelli programmati per rendere l'agibilità dello scalo sempre di più appetibile e al passo con la continua evoluzione dei

traffici marittimi e, per conseguenza, della capacità e delle dimensioni crescenti del naviglio mondiale.

Si è cercato di fare un punto il più possibile obiettivo ed attendibile sullo stato dell'arte riguardo a quanto bolle in pentola nell'agenda dei lavori che interesseranno lo scalo nei prossimi mesi e nei prossimi anni, a cominciare da opere necessarie quanto indilazionabili, come il **nuovo ponte a campate mobili sullo scolmatore**, che eliderà, finalmente e una volta per tutte, il problema delle **porte Vinciane** e del conseguente **interramento della darsena Toscana**, **l'ampliamento del canale di accesso e del bacino di evoluzione**, con gli interventi relativi, il **trasferimento della Cilp** sulla sponda Est della darsena Toscana e **l'elettrificazione delle banchine** (chi vivrà vedrà ndr) nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio, anche se è bene precisare che, in quest'ultimo porto, trattandosi di traghetti in continuo movimento, l'impianto potrà funzionare limitatamente alle soste notturne.

Si è parlato anche del **"Port community system"** (Pcs) un vero gioiello informatico prodotto interamente all'interno dell'AdSp del mTs che ageverà al massimo l'arrivo e la partenza delle merci nel porto di Livorno (il tempo è sempre denaro) in stretta connessione con l'Agenzia delle dogane. Il software è oggetto di largo interesse anche da parte di altri importanti scali marittimi nazionali che stanno chiedendo a Livorno di poterlo utilizzare.

Ma su tutto domina l'argomento **darsena o piattaforma Europa**, con il presidente commissario Luciano Guerrieri che, da par suo, riferisce sul procedere di una situazione in ballo da un ventennio che in molti ritengono controversa se non addirittura un esercizio puramente onirico. Vedremo come a questi ultimi il presidente Guerrieri ribatta che occorre rispondere efficacemente al bisogno di spazi e di infrastrutture che impedisce a Livorno di sbrigliare tutto il suo potenziale e che sarebbe comunque sciocco lasciarsi trovare impreparati di fronte all'inarrestabile offensiva lanciata dall'ipertrofia delle costruzioni navali e al fisiologico incremento dei commerci e dei traffici marittimi. Nelle pagine che seguono i vertici dell'Authority livornese hanno, dunque, tracciato, un bilancio dello stato dei fatti quanto mai realistico ed esaustivo esprimendosi senza veli e senza abuso di particolari tecnici, usando la chiarezza di chi padroneggia la materia per farsi ben comprendere veramente da tutti.

PAG. 7



**IL PUNTO CON
LUCIANO GUERRIERI**

PAG. 15



**MARCATURA STRETTA
PER PAROLI**

PAG. 24



**PORT COMMUNITY
SYSTEM**



CIS, le vostre merci, la nostra cura



Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.
cis-spedizioni.com

FACCIAMO IL PUNTO

Guerrieri traccia la situazione generale dei lavori (e non solo) nel porto di Livorno

di RENATO ROFFI



Responsabile, in veste di commissario straordinario, per la realizzazione di una delle opere infrastrutturali più strategicamente importanti del Paese, il **presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri** ha davvero ben poco tempo da dissipare in chiacchiere, pur tuttavia, con l'amabile signorilità di sempre ha accettato di tracciare con la nostra testata il punto di una situazione generale che definire vivace e dinamica può apparire veramente riduttivo.

Luciano Guerrieri non appartiene alla categoria di quegli alti dirigenti che, sottoposti a precise domande su ciò che riguarda la sfera di loro competenza, non sanno rispondere se non dopo avere chiamato in soccorso questo o quel responsabile di settore, ma si mostra pronto ed informato praticamente su tutto ciò che riguarda l'espletamento del suo mandato ordinario e di quello straordinario di commissario per la darsena o piattaforma Europa.

E', appunto, da quest'ultima complessa tematica, per taluni aspetti anche controversa, che abbiamo scelto di far partire il nostro colloquio chiedendo al commissario se **lo stato della darsena Europa è in sintonia con il ministero di riferimento relativamente alle fasi di realizzazione delle opere.**

“

Le fasi in cui si articola l'esecuzione del progetto - spiega il commissario - sono quelle stabilite sotto la presidenza Corsini, vale a dire i dragaggi, le vasche di colmata e le opere foranee, il cui appalto è stato aggiudicato al gruppo di imprese composto da Sales, Fincantieri opere marittime e Fincosit. Nel Novembre del 2022 fu avviato l'iter per la Via e il decreto relativo è stato emanato nel Marzo dell'anno in corso.

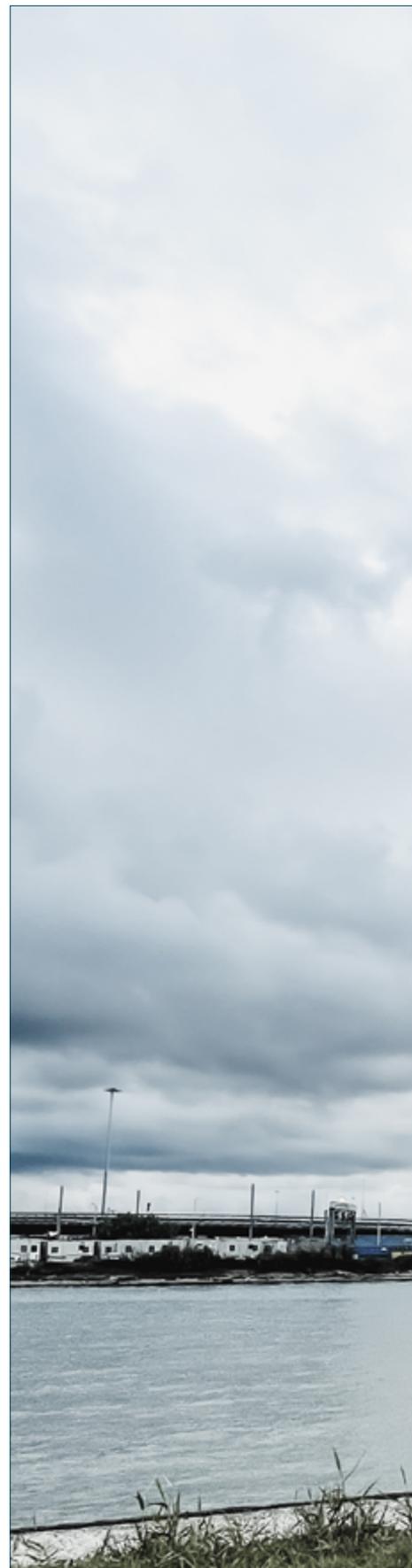
Agendo sulla base del codice degli Appalti abbiamo dato il via al consolidamento delle vasche di colmata, realizzando preventivamente un campo prova, indispensabile per determinare il grado di permeabilità del terreno, successivamente si è proceduto al livellamento dei sedimenti, una fase lavorativa determinante che sta giungendo a conclusione. Sulla base dei dati ottenuti dal progetto pilota, verrà effettuata sui 33 ettari della prima cassa di colmata una precarica finalizzata a comprimere nella misura voluta il consolidamento della colmata stessa.

Stiamo attualmente in fase di ultimazione del progetto esecutivo che ci verrà consegnato il 7 Ottobre in coerenza con le prescrizioni della Valutazione di impatto

ambientale e, quindi, secondo il dettato del Mic (ministero della Cultura), del Mase (ministero dell'Ambiente e Sicurezza energetica), della Regione e degli altri enti coinvolti, dopo che il 15 Luglio scorso è stata approvata la nostra relazione di ottemperanza.

Nei mesi scorsi da parte della Ce abbiamo ricevuto la così detta "comfort letter" (o, per meglio comprendere, il documento preparato da una società di contabilità che assicura la solidità finanziaria o il sostegno di un'azienda), con cui si dichiara il regime di non aiuto di Stato dei finanziamenti ricevuti. Intanto stiamo preparando il piano di monitoraggio del mare, dell'aria, dell'acqua sotto il controllo dell'Arpat e dell'osservatorio ambientale, organismo recentemente istituito dal Mase.

L'approvazione del progetto è quindi imminente e successivamente avverrà la consegna dei lavori per la costruzione molo foraneo, consistente in 7 chilometri di scogliera su 130 ettari di vasca di colmata in più rispetto a quelle attuali. Va sottolineato che il dimensionamento della cassa di colmata è stato ampliato per l'impossibilità di destinare una parte del materiale dragato al ripascimento dei litorali, così come previsto originariamente dal progetto. Nel corso del 2025 daremo corso al bando per individuare gli operatori interessati alla realizzazione del terminal container. Abbiamo di fronte circa quattro anni di lavori".



PRESIDENTE, CHE COSA RISPONDE A CHI SUSSURRA CHE SI TRATTA DI UN'OPERA ESAGERATA, SE NON ADDIRITTURA INUTILE?

IL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO RELATIVO ALLA GRANDE OPERA INFRASTRUTTURALE È STATO AGGIORNATO TENENDO CONTO DEL FLAGELLO DEL COVID, DELLA GUERRA IN UCRAINA, DELLA CRISI DEL MAR ROSSO E DI TUTTO QUANTO È AVVENUTO NELL'ULTIMO QUINQUENNIO O PUÒ ANCORA CONSIDERARSI ATTUALE?

PARLANDO DI TEMI PIÙ "FRIVOLI", IN PASSATO LEI E LA DOTTORESSA MACII SIETE STATI INSIGNITI DELL'OSCAR DEI PORTI CHE VIENE ASSEGNATO A MIAMI. SARÀ ANCORA UN ESPONENTE DELL'ADSP LIVORNESE AD AGGIUDICARSI IL PROSSIMO OSCAR?

Livorno ha fame di spazi e di infrastrutture, bisogna essere lungimiranti, se non vogliamo farci cogliere impreparati dalla naturale evoluzione dei traffici marittimi che, nel tempo, non potranno che svilupparsi ulteriormente. Se non si capisce questo, ogni altra perorazione è semplicemente sprecata.

Dovrà essere senz'altro aggiornato. Attualmente viaggiamo con un quadro economico di 450 milioni, che sarà ritoccato in sede di approvazione del progetto esecutivo, presumo nel prossimo Novembre, portando la cifra a circa 530 milioni per la sopraggiunta necessità di eseguire una serie di lavori in più. Ai fini dell'aggiornamento del piano economico finanziario, dovremo poi tener conto dell'incremento dei prezzi dei materiali da costruzione.

Mah, in verità non avevamo assolutamente avanzato alcuna candidatura e ignoro il criterio in base al quale quel premio viene attribuito. Che devo dire? Se sarà ancora nostro ci farà senz'altro piacere, ma non è su questo che deve essere valutata la qualità del nostro lavoro.

In margine a questa conversazione, mi premerebbe però aggiungere qualcosa riguardo alla parte della sostenibilità energetica, su cui continuiamo ad investire con convinzione. Per esem-

SECURE YOUR ENERGY



safety, sustainability, flexibility



oltoffshore.it



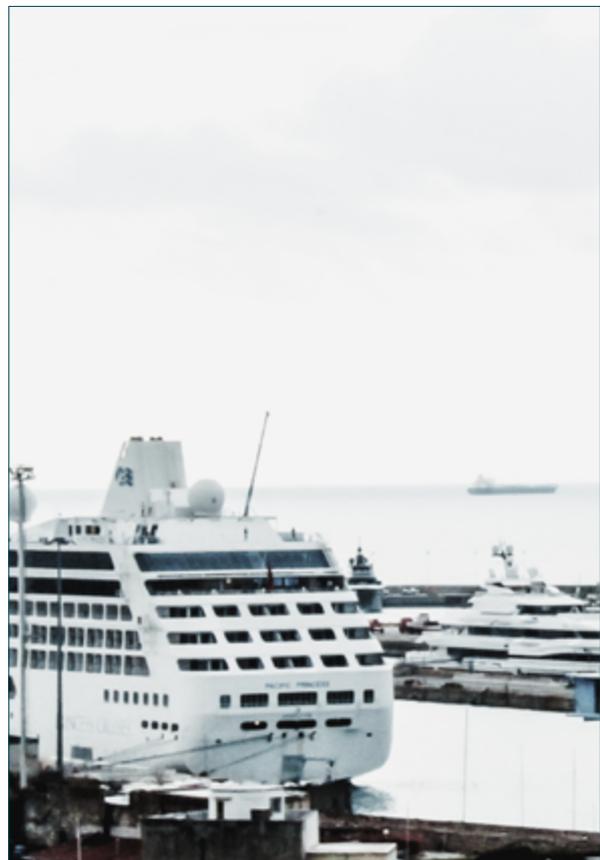
pio, dato che si parla molto dell'elettrificazione delle banchine che sarà realizzata nei nostri porti di Livorno, Piombino e Portoferraio, è del tutto evidente che, per avere un senso, l'energia che farà funzionare quegli impianti dovrà essere prodotta da fonti rinnovabili. Sono in corso di appalto allestimenti fotovoltaici (2 a Piombino e 1 a Collesalveti per Livorno) con cui contiamo di far funzionare tutte le strutture pubbliche facenti capo all'AdSp.

A tal proposito stiamo predisponendo il nostro Documento di pianificazione energetica e ambientale di sistema portuale (Deasp) per meglio valutare e prevedere il fabbisogno energetico nei porti di giurisdizione, fornire gli strumenti per garantire una reale e concreta sostenibilità ambientale mantenendo inalterata la qualità dei servizi offerti con l'adozione di soluzioni tecniche e organizzative di avanguardia, applicate all'approvvigionamento e all'impiego dell'energia utilizzata in qualunque modo e sotto qualunque forma.

UN RAPIDO CENNO AI TRAFFICI PORTUALI?

Stiamo vivendo una situazione mondiale molto complicata, soprattutto per la presenza di una serie di eventi storici e geopolitici, anche eccezionali, il tutto aggravato dalle guerre in corso. Ciò non di meno, a fronte di tutto questo, ci conforta una serie di dati positivi, in particolare per le rinfuse solide, i ro ro (più 5,6%), i passeggeri dei traghetti (più 7,1%) e i crocieristi, esplosi dopo la pausa Covid (più 73%); tutto, insomma, lascia prevedere un prevedibile ritorno ai valori del 2019.

Rimangono ancora ad un livello negativo i dati relativi ai traffici dei contenitori, delle auto nuove, il cui settore sta soffrendo di una crisi generale, e della cellulosa, che risente della riduzione della produzione industriale. Abbiamo in vista la stipula di contatti interessanti con gli Usa, particolarmente con il porto di New York, e si stanno programmando ed intessendo nuove relazioni con l'India, specialmente con Mumbai. Si tratta di rapporti che contiamo di veder crescere, come anche altri, una volta portati a compimento gli ampliamenti del canale e il bacino di evoluzione.





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



In ambito Mediterraneo abbiamo stretto accordi con Damietta, per una cooperazione generale riguardante il trasporto dell'energia e dell'idrogeno e, in tal senso, siamo cointeressati con l'Egitto in una catena logistica. Livorno - mi preme ricordarlo - è uno dei quattro scali marittimi, l'unico in Italia, su cui Bruxelles sta appuntando la propria attenzione per lo sviluppo delle catene logistiche

International
Freight
Forwarder

www.cargocompassworld.com



Cargo Compass

MARCATURA STRETTA



Paroli: abbattere i tempi morti per l'esecuzione delle opere in corso

di RENATO ROFFI

Ormai da diversi decenni la farragine di regole, di competenze sovrapposte e qualche volta, supposte scoraggia e rallenta l'esecuzione delle opere, non soltanto pubbliche, nel nostro allegro Paese.

Si tratta di un vero e proprio percorso di guerra che prolunga i tempi, spesso ben al di là nelle più nefaste aspettative, e, per diretta conseguenza, moltiplica iperbolicamente i costi, che finiscono inevitabilmen-

te per ricadere sempre sulla testa del solito "Pantalone".

A questa sorta di regola non sfugge lo scalo marittimo di Livorno, sebbene l'AdSp del mar Tirreno settentrionale sia impegnata senza risparmio nell'abbattere i tempi morti e nel seguire con la massima assiduità le opere in corso di attuazione. Lo sa bene il **segretario generale Matteo Paroli**, che da anni continua a spendersi oltre misura seguendo di persona tutti gli interventi in esecuzione all'interno del complesso portuale - tranne la commissariata darsena Europa - anche con proposte e soluzioni operative finalizzate a snellire quanto più possibile gli itinerari delle opere in programma e in fase di realizzazione, cercando, e spesso trovando, il modo per risparmiare all'utenza e all'andamento dei traffici più disagi che sia possibile.

**AVVOCATO PAROLI,
UNO DEI NODI
CHE RESTANO DA
SCIogliere, ANCHE
SE NON IL PIÙ SERIO,
È CERTAMENTE
QUELLO DEL PONTE
SULLO SCOLMATORE
DELL'ARNO.**

“

Che non è dei più seri lo dice Lei. Io, invece, lo definirei essenziale, perché intanto ne beneficerebbero non poco i collegamenti con la darsena Toscana, i cui ponti mobili che la collegano al territorio, salvo casi veramente eccezionali, non dovranno più essere aperti, inoltre verrà risolto, una volta per tutte, il cronico problema delle porte Vinciane, che potranno rimanere stabilmente chiuse.

In luogo del viadotto attuale, infatti, ne nascerà uno a campate mobili. Esso assolverà la necessità di consentire agevolmente, non tanto il passaggio delle barche a vela, le cui alberature sono per lo più abbattibili, quanto quello dei grandi manufatti industriali della Gas and Heat e di altre costruzioni navali di grandi dimensioni allestite dalle imprese insistenti lungo il Canale dei Navicelli. Il nuovo ponte consentirà loro di raggiungere direttamente il mare senza che debbano essere aperte le famigerate porte Vinciane con il conseguente apporto di detriti fluviali che compromettono di continuo i fondali della darsena Toscana.

La progettazione dell'opera costerà circa 800 mila Euri (ndr - il plurale è voluto) e potrà essere realizzata grazie alla determinante contribuzione dell'AdSp che, con fondi propri da imputare al bilancio del 2025, concorrerà agli oneri di progettazione con un importo non superiore ai 400 mila Euri. La somma, che verrà erogata dall'Authority, aggiunta ai 400 milioni della regione Toscana, permetterà di compiere la progettazione di quell'opera altamente strategica che – lo ripeto – sbloccherà finalmente una situazione di disagio ultradecennale. La costruzione del nuovo ponte viene resa possibile – mi preme sottolinearlo – anche grazie ai rapporti veramente ottimi e alla collaborazione venuta a stabilirsi fra la nostra AdSp, la regione e la Pisa port authority.





CANALE DI ACCESSO. A CHE PUNTO SIAMO?



Dallo scorso Giugno l'esecuzione dei lavori è costantemente e strettamente vigilata dall'AdSp, mentre l'Eni, dal canto proprio, sta provvedendo a rimuovere dal fondo le vecchie tubature, ormai inerti. L'operazione, il cui termine è previsto al massimo per l'inizio del prossimo Novembre, riveste la massima delicatezza, non soltanto per la necessità di evitare ogni possibile sversamento di residui oleosi, ma anche e sopra tutto perché potrebbe comportare il blocco del porto e la chiusura di alcune aree operative, circostanza che, per alcuni importanti terminalisti, potrebbe compromettere in misura rilevante il movimento delle merci e dei passeggeri.

Sul punto non manca la comprensibile apprensione degli operatori interessati, ma devo dire che, in accordo con i piloti, gli ormeggiatori, i rimorchiatori e la stessa Eni, sotto la mano coordinatrice della Capitaneria di porto, stiamo riuscendo a far sì che tutto riesca a svolgersi senza apprezzabili disagi e, a proposito dell'Eni, mi lasci rivolgere un ringraziamento particolare al direttore dello stabilimento di Livorno, ingegnere Piero Cherié che, con tutto il suo staff, ha agito con encomia-

bile professionalità e competenza, sempre con spirito incondizionatamente collaborativo.

Una volta completata la rimozione delle tubature procederemo alla resecazione della banchina sul lato della torre del Marzocco. I lavori sono già appaltati ed è quasi ultimato anche il progetto esecutivo che la ditta aggiudicataria sta predisponendo. A fine anno, dunque, saran-

no avviati i lavori a terra e si prevede di concludere il tutto entro il primo semestre del 2026, termine che ho tutte le ragioni di ritenere realistico, dato che, fino ad oggi, i tempi sono stati sempre puntualmente rispettati.

A quel punto la larghezza del canale sarà di 120 metri a fronte degli attuali 75.

In stretta connessione con gli interventi testé descritti, ricordo che abbiamo affida-

to ad un qualificato studio ingegneristico romano la commessa di uno studio per la progettazione dell'ampliamento del bacino di evoluzione, ottenibile mediante il taglio della testata della calata Tripoli. A tal proposito verrà predisposta una serie di soluzioni da sottoporre all'esame della Capitaneria, degli operatori, dei piloti, dei rimorchiatori e di tutte le organizzazioni interessate, in modo che la scelta definitiva

VOGLIAMO PARLARE DEL PROCESSO DI DELOCALIZZAZIONE CILP – LORENZINI?



Siamo ormai *ad portas*. Il percorso è stato a dir poco accidentato, ma, con la delibera adottata dal Comitato di gestione nell'Agosto scorso, il procedimento può dirsi positivamente concluso. L'operazione è stata assai bene accolta dalla comunità portuale che ha visto così andare a segno un ulteriore tassello nell'attuazione del Piano regolatore. Entro la fine dell'anno la Cilp sarà insediata definitivamente nella nuova collocazione, in radice della sponda Est alla darsena Toscana, anche se, come è comprensibile, l'abbandono dell'Alto fondale avverrà gradualmente. Al trasferimento della Cilp sono interessati anche altri soggetti, come la ditta Lorenzini che ne beneficerà trovando ulteriori spazi a servizio dei propri movimenti multipurpose. Il trasloco dell'impresa di lavoro portuale comprende anche il trasferimento all'ormeggio 15 D della stessa sponda Est di un pontone attualmente sistemato all'Alto fondale, non prima di averlo preventivamente sottoposto a lavori di adeguamento strutturale per consentirne la nuova allocazione.



logistics &
forwarding

**FIN SERVICE
EUROPE**

A GOOD FIT

LIVORNO
VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111

Fax +39 0586 247291

finservice@seafineu.com



SPEZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 247247

seatransport@seafineu.com

DATA LA FALLIMENTARE ESPERIENZA DELL'ELETTRIFICAZIONE DELLA CALATA SGARALLINO, CHE COSA SI INTENDE QUANDO SI PARLA DI "MISURE PER ATTENUARE LE RIPERCUSSIONI SULL'AMBIENTE PROVOCATE DAGLI SCARICHI DELLE NAVI"?



A Livorno siamo stati sempre fra i primi a studiare approfonditamente l'incidenza sull'ambiente dell'inquinamento acustico e delle polveri Pm 2,5 e Pm 10 provocato dai traffici marittimi e va detto che i dati che abbiamo ricavato sono sempre stati rassicuranti e sempre rispondenti ai limiti imposti dalle norme. Naturalmente, come tutto, anche la qualità dell'aria e l'incidenza delle emissioni acustiche sono sempre migliorabili ed è ciò che cerchiamo continuamente di fare, in collaborazione con la Capitaneria, con il comune, con la regione e con l'Arpat, operando con il massimo impegno e con il più stretto rigore.

La spinta all'elettrificazione delle banchine ci proviene direttamente dal Parlamento e l'AdSp ha ricevuto, nell'ambito

del Pnrr, un finanziamento di 77 milioni da destinare agli scali di Livorno, Piombino e Portoferraio, i fondi dovranno essere utilizzati a brevissima scadenza, tenendo però ben presente che, a tutt'oggi, restano da definire quali dovranno essere le modalità di erogazione dell'energia da terra e le competenze per la fatturazione del servizio agli armatori, inoltre dovranno essere stabilite regole precise per l'allaccio e la sconnessione delle navi con annessa valutazione degli eventuali rischi, delle relative misure da adottare e di chi dovrà essere ad adottarle. Sappiamo che il governo è già al lavoro e, del resto, anche non deve essere sprecato, il tempo c'è, dato che l'impianto verrà ultimato nel 2026. Staremo a vedere.

In margine a tutto questo, comunque, dobbiamo tener presente che lo zolfo non rappresenta l'unico fattore inquinante, anche se su di esso si appuntano le maggiori e più generalizzate attenzioni e preoccupazioni.



Un servizio cucito sulle necessità...

Manteniamo la parola !



CDC ITALIA a Livorno su un area di 13.000 mq



CDC S.p.A. Head Office

Via Paleocapa, 1/5 - 57125 Livorno (Italy)

P. +39 0586 241111

F. +39 0586 241200

E: cdc.livorno@cdcitalia.it www.cdcitalia.it

CDC Milano - CDC Roma - CDC Genova - CDC Canada Inc - CDC Caribe Inc

Mi preme ricordare che a Livorno la direzione Sviluppo e innovazione dell'Authority, in coordinamento con il centrale organismo denominato Direzione Sviluppo programmi europei e innovazione, sta valutando una qualificata serie di studi e ricerche condotti da enti e organismi di eccellenza per ampliare lo spettro del tema, anche in direzione di centri di ricerca e innovazione non limitati al settore portuale.



DA ULTIMO, NON CERTO PER IMPORTANZA, PUÒ ACCENNARE QUALCOSA SUL PCS, CHE SAPPIAMO ESSERE UN VERO SUCCESSO PER L'AUTORITÀ LIVORNESE E A CUI CI CONSTA CHE LEI, DA ESPERTO DEL SETTORE, TENGA MOLTISSIMO?

Ha toccato un punto che merita di essere trattato a parte. **"Port community system"**, di cui andiamo veramente molto orgogliosi, è, in sostanza, un sistema per gestire e agevolare al massimo l'arrivo e la partenza delle merci nel porto di Livorno in stretta connessione con l'Agenzia delle dogane, prodotto interamente all'interno dell'AdSp. Il fatto che altri importanti scali marittimi nazionali ci abbiano già chiesto nei mesi scorsi di poterlo utilizzare e altri manifestino interesse a sperimentarlo ci gratifica e ci riempie di soddisfazione e di orgoglio e, naturalmente, Livorno porrà il suo software gioiello a disposizione dei porti che lo chiederanno in maniera assolutamente disinteressata e gratuita, in spirito di piena collaborazione per il pieno conseguimento degli obiettivi connessi con la politica nazionale dei porti.



PORT COMMUNITY SYSTEM

Livorno nel processo di digitalizzazione dei porti italiani

di MATTEO PAROLI



I Port Community System non sono strumenti nati - almeno concettualmente - negli ultimi anni. Già nel 2011 l'European Port Community Systems Association, oggi International Port Community Systems Association, definiva il PCS come

"una piattaforma elettronica neutrale ed aperta che abilita lo scambio sicuro ed intelligente di informazioni tra stakeholder pubblici e privati, al fine di incrementare l'efficienza e la posizione competitiva delle comunità portuali e aeroportuali. Essa ottimizza, gestisce e automatizza i processi logistici e portuali attraverso una singola trasmissione dei dati e connettendo catene logistiche e di trasporto".

Tale definizione, accompagnata dalla sempre maggiore necessità di digitalizzare i processi logistici e portuali, ha portato alla realizzazione di una pluralità di soluzioni - spesso eterogenee - a livello nazionale. In assenza di una normativa di riferimento per lo sviluppo e l'utilizzo del Port Community System, infatti, ogni realtà portuale ha "preso il pennello" ed ha iniziato a disegnare il proprio PCS. Sono nati quindi strumenti informatici diversi in termini di funzionalità e caratteristiche tecniche ed operative, ma la maggior parte di questi è focalizzata su un obiettivo comune: quello di garantire la condivisione veloce e sicura delle informazioni all'interno della Comunità Portuale.

Da quel momento, il processo di digitalizzazione imperniato sui Port Community System è stato inarrestabile. Molti porti, come ad esempio quello di Livorno, hanno improntato la propria strategia di sviluppo ai rispettivi PCS rendendo questi strumenti imprescindibili per la competitività del sistema portuale, al pari delle infrastrutture fisiche. Quando oggi si parla di collegamento di un porto, lo si fa pensando ai collegamenti fisici che permettono alla merce e ai mezzi di transitare velocemente dal nodo portuale, ma lo si fa anche pensando ai servizi digitali -

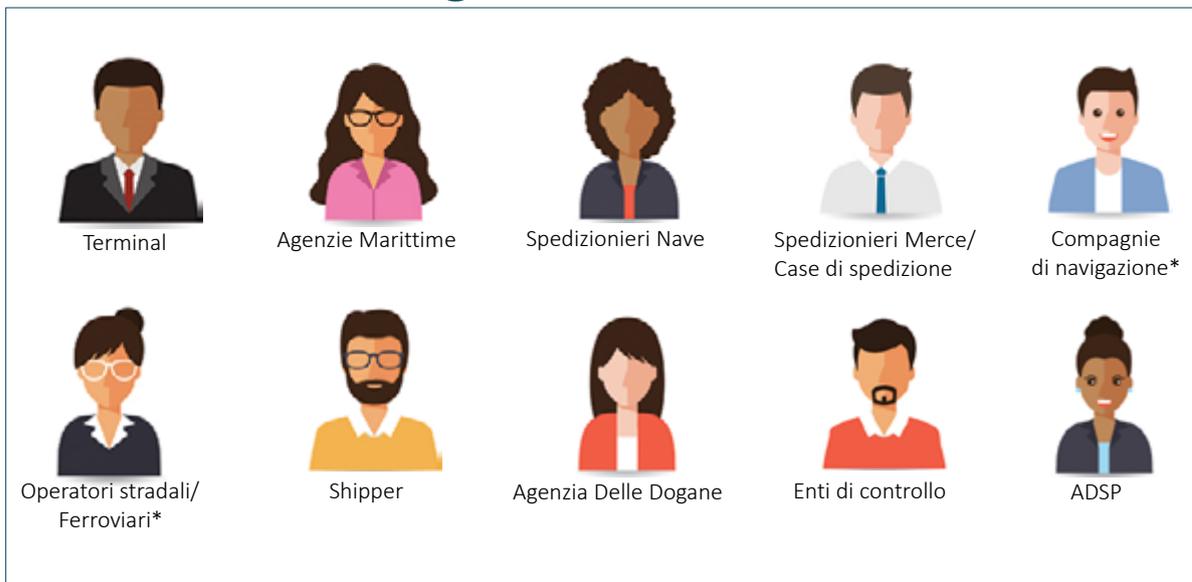
offerti, ad esempio, dal PCS - che permettono alle informazioni di viaggiare con la merce e con i mezzi, rendendo di fatto il porto un importante anello di congiunzione con gli altri nodi delle catene logistiche e di trasporto che lo attraversano.

Non sono, inoltre, da sottovalutare il ruolo e la forza delle comunità portuali. Prendendo come esempio il caso di Livorno, alcuni operatori hanno inizialmente guardato con sospetto l'introduzione del PCS, in questo l'Autorità di Sistema ha avuto senza dubbio un ruolo chiave, cioè

quello di accompagnare la comunità portuale nel processo di transizione digitale che ciascun porto si è trovato a fronteggiare per rimanere competitivo. Il minor tempo necessario per eseguire le operazioni quotidiane ha fatto toccare con mano i benefici operativi derivanti dall'uso del PCS. È così che il sistema è diventato oggi uno strumento fondamentale, sostenuto anche da quegli stessi operatori che, inizialmente, si erano mostrati timorosi nell'intraprendere il nuovo percorso di digitalizzazione.

PCS

Categorie di utenti coinvolti



Un Port Community System forte è quello che vede **una comunità portuale coesa** che, non solo sfrutta a pieno il sistema e le sue funzionalità, ma partecipa attivamente al processo di sviluppo del PCS per renderlo sempre rispondente alle esigenze del porto e dei suoi operatori.



COMPAGNIA
IMPRESA
LAVORATORI
PORTUALI

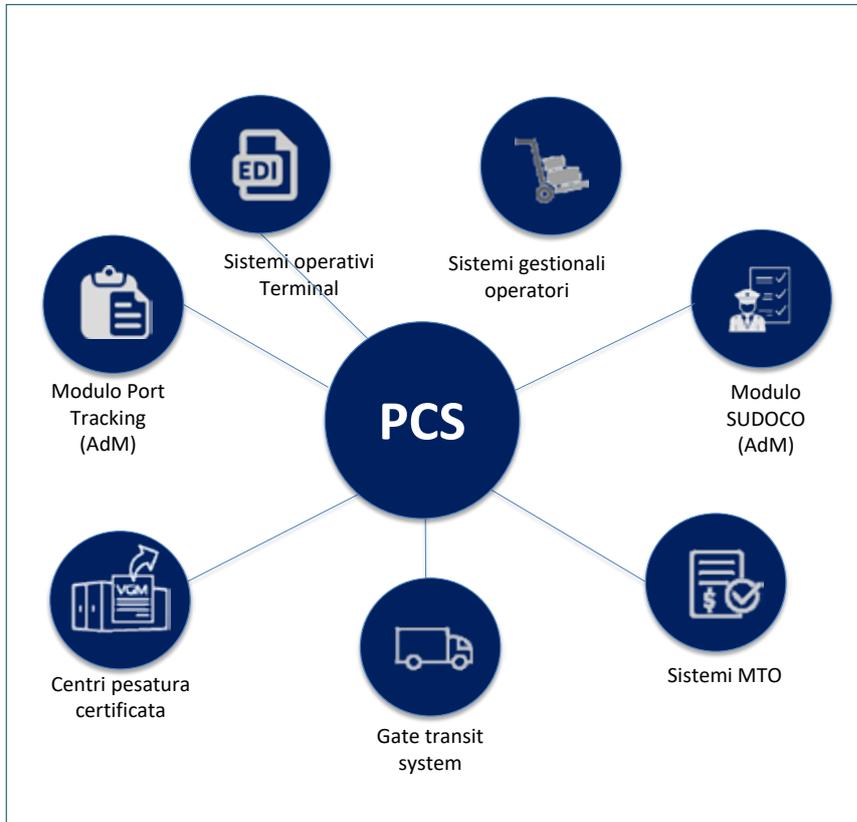


Compagnia
Portuale di
Livorno
Società Cooperativa



PCS

interazioni M2M



La recente programmazione Pnrr messa in atto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti conferma l'importanza che il PCS ha ormai assunto a livello nazionale. Nell'ambito di un apposito bando pubblicato nel 2023 sono stati infatti stanziati 16 milioni per lo sviluppo, l'implementazione ed il potenziamento dei Port Community System italiani.

La misura per i PCS destinata alle singole realtà portuali - inserita nel più ampio piano di sviluppo che questo Paese abbia conosciuto negli ultimi decenni - mostra il carattere strategico che queste infrastrutture digitali rivestono per l'economia e la

competitività dell'Italia.

Il porto di Livorno è uno di quei porti che ha colto in pieno l'opportunità offerta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per potenziare il proprio Port Community System. Il Tuscan Port Community System (Tpcs) è stato definito da Assoporti e da RAM quale uno dei PCS più avanzati a livello nazionale. Al di là del riconoscimento, la conferma arriva direttamente anche da altre realtà portuali. Nel primo semestre del 2024 l'Ente ha sottoscritto due accordi - uno con l'AdSp del mar Tirreno centrale ed uno con l'AdSp del mare di Sardegna - per concedere a riuso il sistema, ov-

viamente a titolo gratuito, permettendo così ad altre Autorità di "importare" l'esperienza di Livorno nei rispettivi contesti di riferimento.

Occorre rimarcare che uno dei punti di forza è certamente legato al forte coinvolgimento della comunità portuale, non solo nell'utilizzo, ma anche nello sviluppo del sistema. Il Tpcs è stato cucito sulle reali esigenze degli operatori e del porto ed è con lo stesso principio che viene sviluppato e potenziato. Non ci sono scelte calate dall'alto o imposte dall'Ente, ci sono percorsi condivisi, in cui le funzionalità ed i nuovi servizi prendono forma a partire dalle necessità operative manifestate dagli spedizionieri, dagli agenti marittimi, dai terminal, dagli enti di controllo.

La tecnologia può certo cambiare nel tempo, il numero dei servizi aumentare o diminuire, a seconda delle necessità - ma ciò che deve sempre rimanere è il **principio di condivisione e di collaborazione**

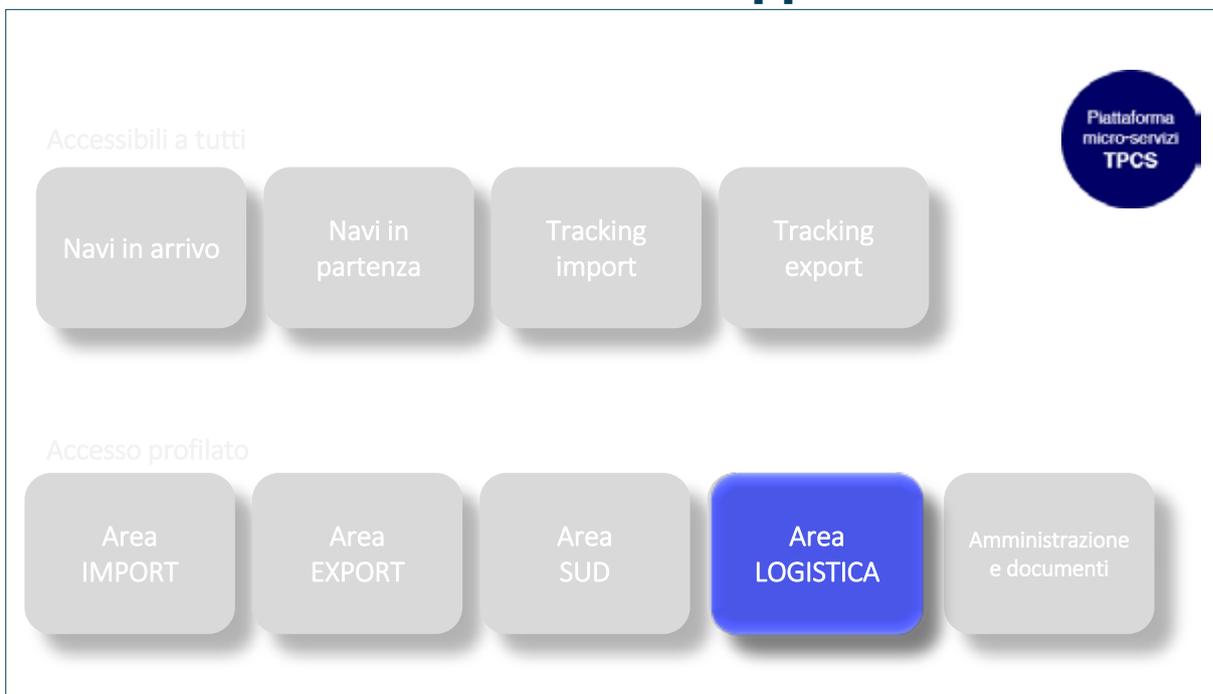
che sta alla base dello sviluppo del PCS e che permette all'intero sistema portuale di ottenere e raccogliere importanti risultati e soddisfazioni. È proprio in quest'ottica che il porto di Livorno ha sviluppato e rilasciato funzionalità e servizi a valore aggiunto per la comunità portuale. Si pensi, ad esempio, al servizio per il rilascio veloce della merce ai terminal portuali, basato sulla scansione di un codice QR, che permette all'autotrasportatore di ritirare velocemente il carico, oppure al recente

modulo applicativo per digitalizzare e semplificare la messa a disposizione dei contenitori per finalità ispettive. Sono stati altresì rafforzati i rapporti con le altre Amministrazioni, soprattutto in termini di interoperabilità tra sistemi e nuovi servizi digitali offerti. Ad esempio, l'Ente ha partecipato attivamente all'iniziativa Port Tracking promossa dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per garantire l'uscita sicura della merce dai varchi portuali congiuntamente al sistema

di gestione dei varchi stessi. Il porto di Livorno è stato inoltre uno dei primi a sperimentare il modulo S.U.DO.CO. – Sportello Unico Doganale e dei Controlli - necessario al coordinamento delle attività ispettive da parte dell'Agenzia delle Dogane, collaudato sul campo grazie al prezioso contributo degli Enti coinvolti nel controllo della merce. Possiamo affermare che i PCS sono sistemi dinamici, perché influenzati dai continui cambiamenti esterni. Se si punta ad un PCS di succes-

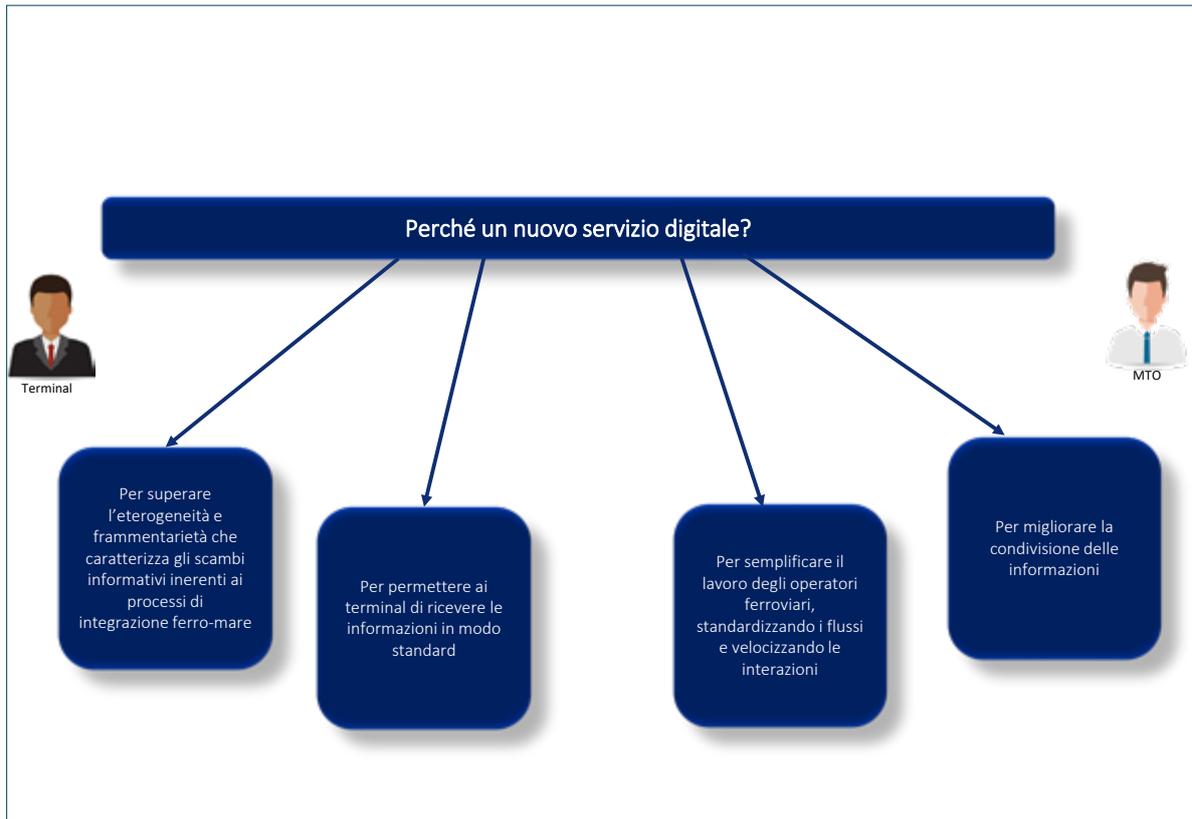
PCS

aree funzionali applicazione TPCS



PCS

annuncio treno



so non è possibile arrestare la corsa per lo sviluppo e l'evoluzione del sistema. È, quindi, necessario predisporre un piano di sviluppo del PCS pur mantenendo quella flessibilità necessaria ad accompagnare il cambiamento, in qualsiasi forma esso si presenti.

Guardando sempre al porto di Livorno, uno degli obiettivi per il futuro è quello di attuare completamente il programma per il potenzia-

mento del Tpcs, programma presentato dall'Autorità di Sistema in risposta all'avviso Pnrr citato poc'anzi.

Un programma che vede un progressivo "ringiovanimento" di funzionalità storiche del sistema, come la **funzionalità per il calcolo delle tasse portuali** o quella dedicata al **blocco della merce per i controlli antifrode**, la **creazione di nuovi servizi** o il **potenziamento di servizi esistenti**, come, ad esempio,

quelli dedicati alla digitalizzazione dei processi di integrazione mare-ferro e al rilascio in produzione di servizi già sviluppati e testati con la comunità portuale sarà oltremodo necessario. Ciò potrà garantire un sempre maggiore livello di copertura del PCS dal punto di vista informativo, come avviene per la gestione di merci varie, rinfuse, rotabili, auto nuove in importazione.

Il porto di Livorno, inoltre, potenzierà servizi implementati congiuntamente con gli altri Enti di Controllo e con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, per avere sistemi sempre più integrati, sicuri ed efficienti.

Un percorso complesso ed articolato, nel quale sicuramente non mancheranno le sfide da affrontare certo non disgiunto da soddisfazioni e risultati positivi.

L'Autorità di Sistema si è comunque "attrezzata" nel migliore dei modi. Recentemente l'Ente ha deciso di istituire il nuovo Ufficio Pcs, a riprova dell'importanza e della centralità che questo strumento sta assumendo sempre più nel nostro sistema portuale.

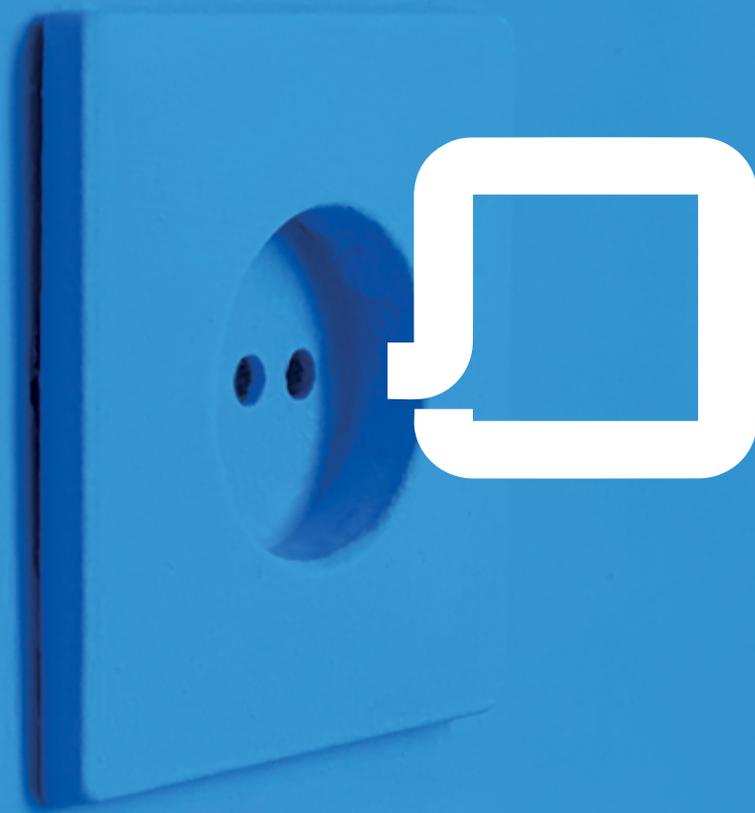


GENERAL EXPORT
N.V.O.C.C.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI
www.generalexportnvocc.com/it/services/

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER KARACHI
PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI
SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA
SUD AMERICA - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA
SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

General Export Srl
Livorno: Via S. Orlando 16 - 57123 Livorno
Milano: Via Liguria 5 - 20068 Peschiera Borromeo
Genova: via Pietro Chiesa, 7 - 16100 Genova
generalexportnvocc.com



**+ risparmio
energetico**

- 3.200.000 kWh di
elettricità trasportata

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

www.quadranteeuropa.it



Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per l'azienda.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana - Sponda Ovest – 57123 Livorno
segreteria@tdt.it – Tel. +39 0586.258111
customer.service@tdt.it – Tel. +39 0586.258207
pec: tdt@pec.it – sito: www.tdt.it