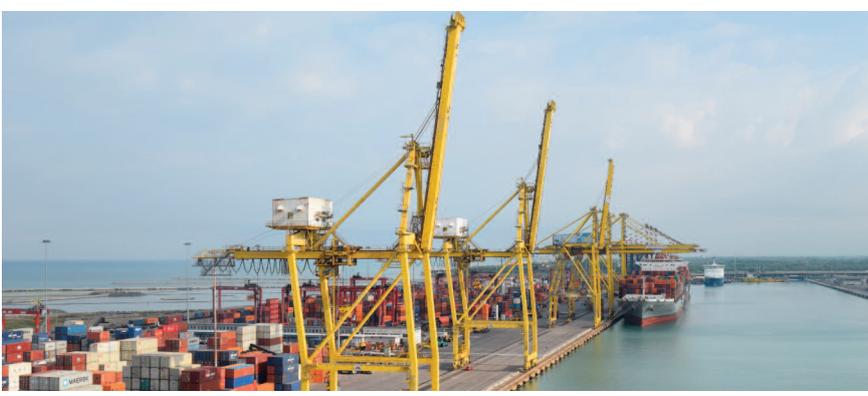




*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



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

PORT NEWS

Livorno, Scali Rosciano, 6/7

NUMERO 29



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

www.portaltotirreno.it

DICEMBRE 2017

Rollin' Roll





L'introduzione
Una vision towards 2030

a pagina 3

Il POT 2018-2020 e i dati statistici del Sistema Portuale dell'Alto Tirreno
Tra gennaio e settembre movimentate 31mln di tonnellate di merce

a pagina 4



L'intervento del presidente Corsini
Il futuro del sistema portuale corre sui binari

a pagina 5

Parla Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM
Lo scalo labronico ha grandi potenzialità

a pagina 9



Il presidente di Asamar, Enrico Bonistalli
Il Sistema dell'Alto Tirreno è strategico. Gli armatori sono i primi a riconoscerlo

a pagina 12



La presidente di Spedimar, Gloria Dari
Livorno punti sulle ferrovie

a pagina 16

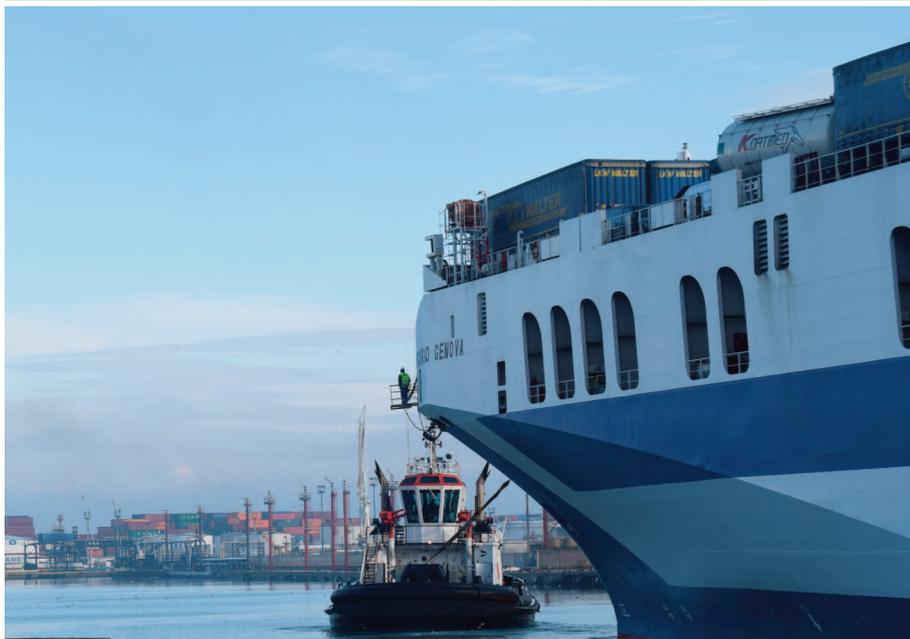


L'intervista al direttore generale di Sintermar
Federico Baudone: Livorno abbia il coraggio di investire sui rotabili

a pagina 20

Livorno e Piombino: una vision towards 2030

I rotabili e l'importanza dei collegamenti



Il Sistema Portuale dell'Alto Tirreno vanta un indiscutibile primato nel campo dei rotabili. I suoi porti contribuiscono insieme per quasi un quinto dell'intero traffico Ro/Ro Nazionale. Questi primi dati giustificano da soli l'opportunità di sviluppare un focus dedicato al tema. Parlare di rotabili oggi vuol dire innanzitutto far riferimento ai core business di Livorno e di Piombino, vuol dire parlare dei collegamenti di cabotaggio obbligato con le isole vicine (Sardegna, Corsica, Isola D'Elba), dove le linee sono principalmente miste (passeggeri e rotabili), e dei traffici merci con navi RO/RO pure (che per Livorno coinvolgono la Sicilia, la Sardegna, ma anche Tunisi, Barcellona e Valencia). Toccare il tema dei rotabili, vuol dire in secondo luogo parlare di Moby e Grimaldi, armatori che hanno investito tempo e denaro nello scalo labronico, integrando le attività armatoriali con quelle dell'handling a terra, acquisendo, il primo, quote significative del terminal LTM, il secondo entrando nella compagine societaria del terminal Sintermar. Si tratta di epifenomeni propri dei moderni processi di concentrazione di cui, indubbiamente, Livorno sta beneficiando. Come ha sottolineato il presidente di Asamar, Enrico Bonistalli: avere gli armatori a terra garantisce al porto di Livorno la fidelizzazione del cliente ("Così i buoi non scappano dal recinto").

Infine, quando si parla di Rotabili, non si può prescindere da Piombino, hub di riferimento per il traffico dei traghetti da e per le isole dell'arcipelago toscano, e porto su cui sono in molti a fare riflessioni circa il possibile ruolo complementare che può giocare rispetto al fratello maggiore. Dal traffico rotabile ai container in transhipment, dalle auto nuove ai forestali: i fondali da 20 metri e le nuove infrastrutture messe in campo dallo scalo piombinese sono un hatout formidabile che fa da contraltare ai problemi di spazi di cui soffre Livorno. Che aspetta invece di dotarsi della futuribile Piattaforma Europa per destinare le attuali aree commerciali ai traffici che oggi non hanno spazio sufficiente per svilupparsi. Insomma, se Livorno ha un futuro, Piombino ha già un presente da poter offrire a chi cerca di sviluppare nuovi traffici.

Chiaramente, le merci non si muovono sulla base di generiche disposizioni dirigtistiche, ma vanno laddove risulta più conveniente andare. Ed è su questo tema che occorrerà sviluppare le opportune riflessioni. Riflessioni che, chiaramente, comptono prima di tutto agli armatori. L'Adsp, da par suo, può disegnare e delimitare, con il nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale, gli ambiti e gli assetti complessivi dei suoi porti di riferimento, non dimenticando che uno degli obiettivi

individuati dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica è quello di istituire ambiti logistici di area vasta all'interno dei quali gli attori coinvolti si impegnino a definire una visione di catena logistica integrata door-to-door efficiente e sostenibile (Livorno e Piombino visti nella prospettiva di "multiport gateway region", come recita il nuovo Piano Operativo Triennale approvato dal Comitato di Gestione).

In fondo, anche per i rotabili, come per i container; la vera sfida viene giocata non a mare, ma a terra, e le connessioni ferroviarie sono parte integrante di una visione "towards 2030". La programmazione di un Piano del Ferro congiunto per i due porti, in connessione con i nodi interportuali e con la rete nazionale, è un impegno importante che il presidente Corsini ha inteso assumere ai fini di una redazione di un Piano Operativo Triennale degno di tale nome. L'adeguamento tecnologico e infrastrutturale dell'Appennino Tosco-Emiliano, previsto nell'ambito del programma di Upgrading prestazionale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, sarà fondamentale e permetterà ai porti dell'area tirrenica di convogliare una quota di traffico maggiore sulla ferrovia, utilizzando non solo lo Scan-Med ma anche il corridoio Baltico-Adriatico e quello Mediterraneo. L'Adsp non vuole farsi cogliere impreparata e intende operare per realizzare in tempi brevi tutti i collegamenti necessari (Scavalco Porto-Interporto; Interporto-Collesalveti/Vada, Piombino-Collesalveti/Vada e bypass nodo Pisa). L'obiettivo è raggiungere, in capo a quattro anni, gli interporti del Centro Nord-Italia, il Corridoio del Brennero e del Gottardo ed i mercati dell'Europa Centro Orientale, con particolare riferimento al traffico container high cube e all'autostrada viaggiante. La partita è appena iniziata, ma c'è da giurarci, sarà maledettamente avvincente. Intanto, speriamo che le riflessioni sviluppate in questo numero siano di vostro interesse. Buona lettura e buone feste.

31 milioni di tonnellate di merce e numeri da primato nei Rotabili Il Sistema Portuale dell'Alto Tirreno tra i primi in Italia

Gli scali del Mar Tirreno Settentrionale, Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio-Marina, Cavo e Capraia, rappresentano uno dei più importanti sistemi portuali italiani per quantità di traffico totale e per i collegamenti marittimi.

31 milioni di tonnellate di merce nei primi nove mesi del 2017 e 29,807 navi transitate. I dati statistici relativi ai traffici portuali della AdSP, sintetizzati nel Piano Operativo Triennale 2018-2020, approvato a dicembre, evidenziano le potenzialità del sistema.

Se si prendono in considerazione le merci cosiddette "ricche" che, sotto il profilo del valore aggiunto creato per l'economia portuale generano maggiori effetti economici, i porti del Tirreno Settentrionale se la giocano praticamente ad armi pari con tutti i principali sistemi portuali della Penisola. La AdSP del MTS contribuisce infatti per oltre il 14% del traffico portuale italiano di merci varie (Ro-Ro, Contenitori e General Cargo) e nel 2016 si è posizionata al 5° posto tra i sistemi portuali italiani sede di AdSP contribuendo per oltre l'8,7% del traffico portuale complessivo italiano.

In particolare, l'integrazione degli scali

	2016 (jan-sept)	2017 (jan-sept)	Δ 2017/2016
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale			
Total traffic (ton)	31.429.662	31.320.936	-0,3%
Liquid Bulk	6.701.353	6.683.537	-0,3%
Dry Bulk	1.893.333	1.524.335	-19,5%
Containerized Cargo	7.081.785	6.141.335	-13,3%
Ro-Ro	14.251.507	15.680.786	10,0%
Other General Cargo	1.501.684	1.290.943	-14,0%
Vessels Number	29.427	29.807	1,3%
GT	244.494.363	248.509.461	1,6%
Containers (TEU)	616.580	561.265	-9,0%
Passengers (units)	8.459.450	8.550.778	1,1%
Ferry	7.740.331	7.965.978	2,9%
Cruise	719.119	584.800	-18,7%
Ro-Ro units	474.520	510.870	7,7%
Commercial vehicles (units)	425.974	486.478	14,2%

di Livorno e Piombino ha permesso al sistema di realizzare ottimi risultati in un comparto strategico come quello dei rotabili: Piombino e Livorno insieme rappresentano il primo sistema portuale in Italia per questo tipo di traffico, che tra gennaio e settembre ha raggiunto la quota di 510 mila unità (+14,2% rispetto allo stesso periodo del 2016). Il traffico rotabile della AdSP del MTS secondo gli ultimi dati disponibili costituisce, con quasi 16 milioni di tonnellate movimentate, più del 50% del traffico complessivo del sistema portuale.

Anche le auto nuove stanno facendo registrare trend continui di crescita: nel corso dei primi nove mesi del 2017 sono transitate dagli scali portuali dell'Adsp 486,478 unità commerciali (+14,2%), un risultato positivo che fa il paio con quello raggiunto dal traffico passeggeri: quasi 8 milioni di persone hanno scelto Livorno, Piombino e gli scali portuali dell'arcipelago toscano per i trasferimenti tra il continente e le isole. I crocieristi sono stati quasi 585mila.

Un discorso a parte va fatto per i contenitori. La merce containerizzata, dopo lo storico primato del 2016 con 800.475 TEU ha subito nel 2017 una contrazione del 9% essenzialmente dovuta al calo del traffico di trasbordo (-28%) di contenitori pieni. La movimentazione container del porto di Livorno al netto delle operazioni di trasbordo si è attestata nel periodo gennaio-settembre 2017 a 424.851 TEU in leggera flessione dello 0,4% rispetto al corrispondente periodo del 2016 con dinamiche opposte tra contenitori pieni (+0,3%) e vuoti (-2,5%).

Per quanto riguarda i prodotti forestali, Livorno ha movimentato tra gennaio e settembre 1,197 milioni di tonnellate di merce, in leggera riduzione rispetto al boom del 2016, ma si tratta di un risultato comunque lusinghiero che conferma Livorno quale hub di riferimento nel Mediterraneo per questo tipo di traffico.

Port of Livorno

	2016	2017	Δ
Total traffic (ton)	25.138.110	25.294.736	0,6%
Liquid Bulk	6.666.353	6.645.959	-0,3%
Dry Bulk	635.677	564.119	-11,3%
Containerized Cargo	7.081.785	6.141.335	-13,3%
Ro-Ro	9.259.482	10.694.829	15,5%
Other General Cargo	1.494.813	1.248.494	-16,5%
Vessels Number	5.586	5.756	3,0%
GT	158.301.652	161.458.591	2,0%
Containers (TEU)	616.580	561.265	-9,0%
Passengers (units)	2.917.602	2.796.103	-4,2%
Ferry	2.234.533	2.243.770	0,4%
Cruise	683.069	552.333	-19,1%
Ro-Ro units	287.015	328.140	14,3%
Commercial vehicles (units)	425.974	486.478	14,2%

Port of Piombino

	2016	2017	Δ
Total traffic (ton)	4.144.611	3.865.214	-6,7%
Liquid Bulk	35.000	37.578	7,4%
Dry Bulk	1.257.656	960.216	-23,7%
Containerized Cargo	0	0	#DIV/0!
Ro-Ro	2.845.084	2.824.971	-0,7%
Other General Cargo	6.871	42.449	517,8%
Vessels Number	12.293	12.372	0,6%
GT	46.371.785	46.778.217	0,9%
Containers (TEU)	0	0	#DIV/0!
Passengers (units)	2.824.820	2.973.068	5,2%
Ferry	2.824.820	2.967.173	5,0%
Cruise	0	5.895	#DIV/0!
Ro-Ro units	112.506	108.511	-3,6%
Commercial vehicles (units)	0	0	#DIV/0!

L'intervento del presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini

Sui Rotabili è fondamentale coinvolgere anche Piombino Ma è sulla ferrovia che il Sistema dell'Alto Tirreno si gioca il futuro



Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini

Un po' di dati

Oltre 41 milioni di tonnellate movimentate nel 2016, e un posizionamento di tutto rispetto, quinto, nel ranking nazionale dei sistemi portuali (quarto, se escludiamo dai conteggi le rinfuse liquide). I dati statistici forniti dagli uffici competenti e messi nero su bianco nel Piano Operativo Triennale 2018-2020 appena approvato in Comitato di Gestione evidenziano, più di ogni altro argomento, la rilevanza del Sistema Portuale dell'Alto Tirreno nel contesto nazionale. Ancora più evidente è la strategicità dei nostri scali con riferimento al traffico rotabile, che costituisce più del 50% del traffico complessivo locale. Con oltre 19 milioni di tonnellate e 626.160 veicoli movimentati nel 2016, i porti di Livorno,

Piombino e Portoferraio contribuiscono per quasi 1/5 (19,8%) del traffico Ro/Ro del Paese.

Sono dati importanti cui si deve aggiungere un altro primato: quello conseguito nel traffico dei passeggeri. E non parleremo, qui, delle altre tipologie di traffico, come i container, le auto nuove (settore affine, ma che vale la pena trattare a parte in un numero specifico ad esso dedicato) e i prodotti forestali (già trattati in un precedente numero di Port News), che rappresentano pivot importanti per l'intero sistema.

La centralità strategica del Sistema Portuale dell'Alto Tirreno

I rotabili, dicevamo, hanno fatto registrare, in particolare nel porto di Livorno, un

trend che negli ultimi anni ha mostrato una dinamica nettamente più vivace rispetto alle altre tipologie di traffico, come confermato anche dai dati 2017 relativi ai primi 3 trimestri. A che cosa siano dovuti questi risultati, è presto detto. I porti del Sistema hanno innanzitutto una centralità strategica dovuta ad un posizionamento geografico invidiabile: il nodo logistico, grazie alle infrastrutture portuali, è la cerniera economica, commerciale e trasportistica verso la dimensione marittima insulare (arcipelago toscano, Sardegna); transfrontaliera (Sardegna/Corsica); europea (Autostrade del Mare con Francia e Spagna); ed euro-mediterranea (MENA).

In particolare, sono i flussi di Short Sea Shipping di area

Mediterranea a testimoniare il primato nell'interscambio: il porto di Livorno è il primo porto Ro-Ro italiano ed il primo scalo nelle relazioni Continente-Sardegna, mentre Piombino è il porto continentale più vicino alle isole Corsica e Sardegna.

La frequenza e la qualità dei collegamenti marittimi conferisce sostanzialmente ai nostri porti una importanza indiscutibile. Attualmente lo scalo labronico ha relazioni di traffico ro/ro con la Sardegna, la Sicilia, la Corsica, la Tunisia, la Spagna e con le isole dell'arcipelago toscano. Livorno è in grado di collegare 10 differenti porti con quattro diverse compagnie armatoriali, che hanno traffici rotabili su sei rotte nazionali e quattro rotte internazionali. Di questi, oltre il 50% è specializzato in soli traffici merci con navi ro/ro mentre le restanti linee sono miste merci e passeggeri (servizi ro/pax).

Questi sono i punti di forza del nostro sistema in un settore nevralgico. È inutile dire che ci aspettiamo molto dalla capacità dell'incentivo marebonus di favorire il combinato strada-mare e di riuscire laddove ha fallito l'ecobonus, il cui impatto, vuoi per la parcellizzazione delle imprese di autotrasporto, vuoi per l'incapacità delle stesse di fornire un servizio integrato, ha avuto un impatto limitato, pari al 5% del traffico trasferito.

L'importanza delle infra-

L'iniziativa targata RAM, ADSP e Interporto Vespucci Rotabili: uno studio sullo sviluppo del ferro

Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno. L'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale con un notevole beneficio in termini ambientali stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), Rete Autostrade Mediterranee (RAM), Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa.

Il Protocollo d'intesa per Livorno

I firmatari del Protocollo collaboreranno alla definizione di un pro-

getto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come vero e proprio gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest.

Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese.

“Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio – ha dichiarato Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico “fare sistema” per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità”.



L'interporto Amerigo Vespucci

strutture e la complementarietà di Piombino

Nondimeno, occorre dotare i porti del nostro sistema di infrastrutture e infostrutture adeguate a movimentare quote crescenti di traffico rotabile.

Livorno, come sappiamo, soffre per mancanza di spazi. Sicuramente, la realizzazione della Piattaforma Europa permetterà, in capo a pochi anni, di liberare nel porto commerciale aree strategiche da destinare a questo traffico, ma nel frattempo, risulta evidente che i fabbisogni di aree dedicate comportano sviluppi su questa filiera tali da coinvolgere per gli eventuali traffici aggiuntivi anche il porto di Piombino, che dispone di aree atte ad accogliere anche i flussi extra-Schengen. Si tratta di una scelta strategica che possiamo e dobbiamo condividere con i grandi gruppi armatoriali che in questi anni hanno deciso di investire nel porto di Livorno, garantendo affidabilità e continuità nei servizi marittimi.

Le info-strutture

Quanto alle info-strutture, lo snellimento delle pratiche amministrative e l'eliminazione dei conflitti di competenza tra i numerosi enti coinvolti nella gestione delle materie portuali e doganali – lo sappiamo – è una questione fondamentale. Livorno è stato il primo porto in Italia a sperimentare il pre-clearing per le navi RO/RO, sperimentando a dicembre

del 2014 su una nave traghetto lo sdoganamento delle merci durante la navigazione prima ancora che questa arrivasse a banchina.

Occorre proseguire lungo questa strada. I porti del Sistema devono essere dotati, ancora più convintamente che non in passato, di strumenti di monitoraggio orientati da una parte alla strutturazione di un vero e proprio centro di servizi, dall'altra all'aggregazione dei dati ed alla presentazione di informazioni utili per l'intera comunità logistica e portuale. Da questo punto di vista, il Sistema dell'Alto Tirreno è all'avanguardia con il TPCS, la piattaforma che digitalizza e semplifica i flussi informativi collegati alle operazioni di importazione ed esportazione della merce e che viene utilizzata da Terminal, Agenzie Marittime, Spedizionieri merce, Spedizionieri nave, Shipper, Uffici istituzionali, Autotrasporto. Tale piattaforma sarà una delle prime a partecipare alla Piattaforma logistica nazionale sulla base di una

convenzione in corso di elaborazione con Wirnet.

I collegamenti

Altra questione, i collegamenti: ha ragione Gloria Dari (intervista più sotto), quando afferma che “i collegamenti a monte ed a valle sono imprescindibili per garantire sia efficienza che attrazione di traffici, sia merce che, a maggior ragione, passeggeri”. È vero, il nostro Paese ha bisogno di interconnessioni infrastrutturali più potenti e diffuse, soprattutto quelle ferroviarie, sulle quali l'Adsp sta incentrando maggiormente i propri sforzi.

La collocazione strategica all'interno del bacino mediterraneo conferisce al Sistema Livorno-Piombino un ruolo di primaria importanza nei collegamenti trasportistici. Svolgere questa funzione significa poter disporre non solo di infrastrutture portuali adeguate ma anche di collegamenti con l'inland efficaci ed efficienti, privilegiando il trasporto via treno. Gli interventi contenuti all'interno del redigendo Piano



del ferro dell'AdSP delineano il primo passo nell'attuazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema dell'ADSP dell'Alto Tirreno, realizzando la dimensione terrestre dell'espansione a mare che prende il nome di Piattaforma Europa.

Allargando l'orizzonte temporale e il bacino terrestre di influenza lungo la filiera di trasporto (Firenze-Bologna e quindi Corridoio ScanMed), si percepisce ancor di più la rilevanza di questi potenziamenti ferroviari. Si tratta peraltro di interventi ferroviari di piccola scala, imperniati su infrastrutture esistenti, che consentono però di mettere in rete delle piattaforme e dei nodi logistici della Costa Toscana e di superare le limitazioni e strozzature che arginano l'accesso ai multimodal long distance corridor europei: penso al collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucchi, che ha la funzione principale di migliorare l'integrazione tra l'Interporto e

le aree portuali estendendo all'Interporto la rete infrastrutturale e ferroviaria portuale; penso inoltre alla realizzazione del collegamento tra l'Interporto Vespucchi e la linea Pisa-Collesalveti-Vada, per una lunghezza complessiva di circa 9km, che consente l'inoltro/ricezione dei convogli sia in direzione Nord che in direzione Sud; e al fondamentale bypass della stazione di Pisa, diretto a intercettare la linea Pisa Firenze verso Pontedera; e non intendo dimenticare i raccordi ferroviari al porto di Piombino, che elimineranno in modo definitivo tutte le criticità connesse all'accesso al porto da parte di operatori economici garantendo una accessibilità con standard elevati e in completa sicurezza; fondamentale, infine, l'upgrading a P80 delle gallerie della tirrenica tra Piombino e Livorno. Sono interventi che saranno ancora più strategici quando, nel 2021, saranno completati i

lavori di adeguamento infrastrutturale del passante appenninico ferroviario (previsto nell'ambito del programma di Upgrading prestazionale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo di cui al vigente aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016), che consentirà un trasferimento di quota parte modale di semirimorchi dalla strada alla ferrovia e l'utilizzo di carri pianale tradizionali per il trasporto dei container high-cube.

Con queste opere, Livorno e Piombino possono veramente aspirare a diventare due nodi ferroviari intermodali dell'Alto Tirreno: attraverso il nodo di Pisa, su cui converge anche il traffico cargo di La Spezia e Civitavecchia, dallo scalo labronico è possibile puntare ai grandi mercati dell'Europa nord-orientale, integrando l'offerta dei bacini liguri e veneti e prefigurando inedite possibilità di sviluppo con riferimento alla Via della Seta.



Foto di gruppo: il presidente Corsini assieme agli operatori, ai servizi tecnico nautici e al comandante della Capitaneria di Porto, Giuseppe Tarzia

Parla l'amministratore unico di RAM, Ennio Cascetta

Nel traffico Ro/Ro l'Italia si è affermata prima in Europa Lo scalo labronico ha grandi potenzialità



Professor Cascetta, ormai da diversi mesi lei ha assunto l'incarico di Amministratore Unico di RAM. Quali saranno le linee guida dell'operato della società, sotto la sua guida?

Ho ricevuto l'incarico di Amministratore Unico di RAM in un momento significativo per la portualità e la logistica, in coincidenza con la prima riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Quasi a sottolineare come anche RAM sia coinvolta nel profondo processo di riforma del settore e, più in generale, della pianificazione intrapresa dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per volontà dello stesso Ministro Delrio, la RAM è chiamata ad ampliare le proprie competenze, offrendo un più ampio supporto al Ministero in tutte le attività di pianificazione ed implementazione delle misure inerenti la portualità e la logistica.

In particolare, alle funzione storica di gestione degli incentivi per l'intermodalità, all'assistenza tecnica alle Direzioni Generali del Ministero e alla Struttura Tecnica di Missione, al lavoro per lo sviluppo di partenariati e progetti a valere sulla programmazione europea, la RAM

dovrà aggiungere una funzione di supporto per il processo di Pianificazione previsto dal Nuovo Codice degli Appalti e di supporto tecnico ed operativo alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, con il compito, tra l'altro, di strutturare un osservatorio che possa fornire una visione di sistema, una caratterizzazione degli scenari evolutivi della portualità e strumenti di valutazione oggettivi e condivisi. Ruolo ulteriormente confermato e "formalizzato" dalla recente approvazione del decreto correttivo della riforma portuale.

Coerentemente con questa nuova "mission" lo scorso 22 novembre l'Assemblea dei soci ha approvato per RAM un nuovo Statuto e un nuovo nome: "Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti Spa", per brevità "RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti". Un nome che rende manifesta l'intenzione del Ministero di rendere la società un organismo di supporto tecnico ai settori di trasporti, infrastrutture e logistica a 360°, tramite l'analisi, lo sviluppo e la proposta di programmi e progetti volti a promuovere la crescita del Paese.

Un ampliamento delle competenze che dimostra come il Ministero riconosca il valore aggiunto che abbiamo apportato e possiamo apportare ai trasporti e alla logistica del Paese.

I rotabili. L'Italia presenta numeri da primato. Quali sono le azioni da intraprendere per sviluppare ancora di più le Autostrade del Mare?

Sicuramente gli incentivi per l'intermodalità, della cui gestione è responsabile la stessa RAM. Ma questi sono solo una parte del lavoro già in corso – a livello nazionale ed europeo – per la continua incentivazione delle Autostrade del Mare. Lavorano per questo obiettivo tutti gli interventi per la sostenibilità del trasporto marittimo di corto raggio, il miglioramento delle infrastrutture di accessibilità marittima e terrestre, la semplificazione e la digitalizzazione di procedure e sistemi. La concezione di Autostrade del Mare si è progressivamente allargata, fino ad includere non solo le rotte marittime, ma anche la logistica ed i servizi ad esse collegate.

La riforma ha innescato nel settore un cambiamento, che già dà i primi risultati: il pre-clearing (o sdoganamento in mare) è stato attivato in 16 porti; sono stati implementati 19 fast corridors (la possibilità di sdoganamento a destino nei retroporti attraverso corridoi di trasporto ferroviari e stradali controllati). Per tempi e costi nei processi di import-export il nostro Paese nel 2016 ha raggiunto la prima posizione nel mondo, con un balzo significativo dal 38esimo posto occupato nel 2014.

Sono sicuro che lo spirito di questa trasformazione potrà contribuire in

modo significativo allo sviluppo delle Autostrade del Mare e della Risorsa Mare nel suo complesso.

In Italia, quando si parla di modelli di riferimento con cui confrontarsi si citano, forse più a torto che a ragione, i porti del Nord Europa. Il sistema logistico italiano è veramente in grado di offrire un'alternativa ad un cliente del Centro-Europa?

Prima ancora che guardare alla competizione con i porti esteri, la nostra portualità deve attrezzarsi per servire al meglio il sistema distributivo ed economico-produttivo nazionale.

Ora ci si aspetta che i diversi territori, e con essi il sistema logistico-portuale, siano capaci di ritagliarsi un ruolo e uno spazio per specifiche aree di mercato, in grado di generare un elevato valore aggiunto e di contribuire alla occupazione e allo sviluppo. Detto ciò, l'ampliamento internazionale delle catchment areas portuali è un obiettivo, soprattutto per i cluster del Nord Tirreno e del Nord Adriatico ed è indissolubilmente legato allo sviluppo di infrastrutture ferroviarie efficienti e con prestazioni in linea con gli standard europei lungo i corridoi transalpini che raggiungono i nostri porti. In questo senso e con questa doppia chiave di lettura credo che ci stiamo muovendo nella direzione giusta per competere a livello globale, ben sapendo che la strada da percorrere è lunga e che agire solo sul sistema logistico non basta.

Vorrei anche ricordare che, coerentemente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, il ruolo economico dei porti italiani non può e non deve limitarsi al pur fondamentale traffico merci in container. Anche le Autostrade del Mare, ossia i collegamenti RO-RO, il traffico crocieristico e passeggeri, la fun-

zione cantieristica, il ruolo energetico sono molto importanti.

Da 1 a 10, quanto crede nella "cura del ferro" avviata dal Ministro Delrio? E perché?

La "cura del ferro" promossa e oggetto dell'impegno del Ministro Delrio merita un 10 pieno, e a dirlo sono i numeri: dal 2014 al 2016 il trasporto su rotaia ha registrato una crescita del 4% l'anno. Un risultato che non potrà che migliorare grazie all'incentivo Ferrobonus - che dopo il via libera della Commissione Europea ottenuto a fine 2016 ha già visto la presentazione delle istanze e l'ok comunitario al prolungamento dell'autorizzazione fino al 2019 -, e al progressivo attuarsi della riforma.

Ma la sua rilevanza va ben oltre questi risultati di breve e medio periodo, che pure erano necessari per invertire una tendenza al ribasso che aveva portato ad una contrazione dei treni-chilometro di quasi il 40% dal 2007 al 2014. L'elemento più importante è, a mio avviso, l'aver inserito la "cura del ferro" in una visione di sistema, con un quadro strategico chiaro e coerente che, se da un lato individua nel sistema portuale il pivot logistico su cui incardinare il rilancio e lo sviluppo dell'economia nazionale, individua altresì nel trasporto ferroviario l'asset fondamentale per lo sviluppo dei sistemi portuali, per la connessione con l'Europa e per lo sviluppo in ambito nazionale dell'integrazione modale e dell'intermodalità per una logistica "sostenibile".

Per questo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di investire massicciamente sulla ferrovia, soprattutto per l'adeguamento della rete agli standard prestazionali europei e per la realizzazione di nuovi, grandi tunnel di base per efficientare notevolmente l'attraversamento delle Alpi: la

programmazione al 2026 prevede circa 200 miliardi di investimenti. A conferma di questa scelta, nello schema di Contratto di Programma 2017-2021 da stilare con il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Rete Ferroviaria Italiana - RFI) e rispetto al quale il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha già espresso parere favorevole, risultano già finanziati investimenti per quasi 66 miliardi di Euro, di cui circa 13 miliardi di nuovi finanziamenti.

Decisioni lungimiranti che consentiranno di anticipare notevolmente il raggiungimento dell'obiettivo europeo del completamento della rete Centrale (Core) entro il 2030.

Il combinato marittimo (Ro-Ro), ma anche il combinato terrestre (TCNA e ROLA1), sono oggi veramente in grado di contribuire significativamente alla riduzione del trasporto tutto-strada?

I dati più recenti relativi al traffico Ro-Ro disegnano una situazione estremamente positiva: con 93,65 milioni di tonnellate di merci l'Italia nel 2016 si è affermata come prima in Europa. Un dato positivo, che coinvolge tutta la Penisola, dato che la crescita interessa agli stessi livelli tutte le macro aree portuali.

In più, il dato del primo semestre 2017 fa segnare un +9,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Se si considera che nello stesso periodo i traffici container sono cresciuti del 5.4%, le percorrenze autostradali dei veicoli merci del 3.6% (in veic·km), e il PIL dell'1.5% (proiezione su base annua), si comprende come la domanda di traffico delle Autostrade del Mare cresca con un moltiplicatore ben più che doppio rispetto a alla nostra economia, e come si stia andando nella direzione del riequilibrio modale gomma-mare da sem-

pre atteso. Allo stesso modo il combinato terrestre, che muove già un'aliquota di traffico internazionale significativa, grazie alla "cura del ferro" ha iniziato a crescere a ritmi maggiori rispetto a quelli della domanda complessiva di trasporto merci anche sulle relazioni nazionali.

A Livorno è stato da poco avviato, grazie al supporto di RAM, un progetto che prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Quali sono, secondo lei, le potenzialità dello scalo labronico nel campo della intermodalità?

Lo scalo ha grandi potenzialità: Livorno vanta il primato in Italia per il traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016. Queste potenzialità devono essere sviluppate in chiave intermodale: è questo l'obiettivo del Protocollo d'intesa firmato da Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), RAM, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), che lavoreranno insieme a uno studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale per la tratta terrestre dei traffici merci delle Autostrade del Mare dallo scalo labronico verso i mercati del Nord-Est italiano e da lì verso l'Europa Centro-Settentrionale. Un servizio che potrebbe arrivare a togliere ogni mese 2.700 camion dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale e che, con il progressivo adeguamento della rete ferroviaria alla sagoma P400, amplierà progressivamente la domanda potenzialmente servibile e

la sua replicabilità anche in altri porti e lungo altre direttrici.

Il Protocollo realizza obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio: compie un passo avanti verso una strategia condivisa, che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, e vede gli attori del settore portuale e logistico "fare sistema" per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità. Una best practice che come RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti speriamo di esportare altrove.

A che punto è l'attuazione dell'incentivo Marebonus? Quali risultati attendete da questo incentivo?

Dopo il via libera della Commissione Europea ottenuto a fine 2016, per il Marebonus lo scorso 12 dicembre è giunta finalmente anche la pubblicazione del decreto attuativo in Gazzetta Ufficiale (DM n°176 del 13/09/2017 pubblicato sulla GU n°289 del 12/12/2017). Insieme, gli incentivi Ferrobonus e Marebonus rappresentano la best practice tutta italiana degli incentivi per la "Cura del ferro" e la "Cura dell'acqua" su cui tanto si lavora nell'ambito della riforma.

Con una dotazione di 128 milioni di euro, il Marebonus servirà a premiare l'utilizzo della via marittima rispetto a quella di terra per il trasporto delle merci. Secondo stime previsionali, l'incentivo interesserà linee marittime con un bacino di traffico – tra clienti attuali e potenziali – di 2 milioni di veicoli merci per anno, e consentirà un notevole risparmio di costi sociali. Complessivamente, i traffici sostenuti dal Marebonus corrispondono a oltre il 10% dei veicoli merci·km equivalenti su strada che nel 2016 hanno circolato su autostrada nel Paese.

Prof. Cascetta, lei ha contribuito,

assieme ad altri, a redigere la riforma della legge 84/94. Siamo ormai a più di un anno di distanza dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dlgs 169, ha delle riflessioni da fare? Che cosa ha funzionato della riforma e quali sono, ancora, le criticità da superare per efficientare il sistema portuale italiano?

Snellimento e coordinamento: queste le parole chiave della riformulazione della governance. Un processo che vede già risultati significativi: da 24 Autorità Portuali a 15 Autorità di Sistema; dai Comitati Portuali ai Comitati di Gestione; è nata la Conferenza di Coordinamento, incaricata di compiere le scelte di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione, innovazione.

La via intrapresa è quella giusta; ora la vera sfida – la sfida delle sfide per il nostro Paese – è la continuità, ossia la capacità di pensare avanti nel tempo avviando, con aggiustamenti utili, un percorso intrapreso sulla base di scelte ampiamente condivise. Nuove sfide sulla capacità di proposta e progettazione. Per la prima volta, infatti, le Autorità di Sistema Portuale sono chiamate a ragionare in ottica di sistema e non più di mero "municipalismo portuale", utilizzando come faro conduttore le strategie del Piano dei Porti e di Connettere l'Italia, e tenendo conto delle regole del Nuovo Codice degli Appalti. In particolare, il primo livello di progettazione è costituito da un "progetto di fattibilità", slegato dall'effettiva realizzazione dell'opera, il cui obiettivo è proprio arrivare a una decisione consapevole, basata su approcci quantitativi e sul confronto tra alternative. Con l'obiettivo di finanziare tali progetti, il Ministero ha previsto un fondo specifico di 30 M€ per le Autorità di Sistema Portuale.

A tu per tu con il presidente di Asamar, Enrico Bonistalli

Il Sistema dell'Alto Tirreno ha un ruolo strategico Gli armatori sono i primi a riconoscerlo



Il presidente di Asamar, Enrico Bonistalli, nel suo studio presso il quartier generale dell'omonima agenzia marittima

Livorno può assumere un ruolo strategico nel Mediterraneo, specialmente nel campo dei rotabili, dove a livello nazionale si è fatto troppo poco in passato per svilupparne le potenzialità, e tutto ciò al lordo del nuovo Marebonus, l'incentivo attivo da un anno che "la comunità portuale aspettava da tempo". Ruotano attorno a queste premesse, le riflessioni che Enrico Bonistalli ha sviluppato nella intervista che pubblichiamo di seguito. Il numero uno di Asamar non può che guardare con fiducia all'interesse crescente che armatori del calibro di MSC, Moby e Grimaldi stanno nutrendo per Livorno ("Nel business moderno, era logico che gli armatori avessero l'opportunità di legarsi al territorio. Io cercherei di vederla in senso positivo: se mi lego non scapo. E noi abbiamo bisogno che i buoi restino nel recinto") e considera Livorno e Piombino complementari ("avevano una funzione simile anche in passato,

quando non esistevano ancora i sistemi portuali").

Enrico Bonistalli, quanto contano i rotabili per il nostro Paese?

Contano moltissimo. Forse, in passato, avremmo dovuto lavorare di più per sviluppare questo traffico. Nessun'altra nazione, oltre alla nostra, ha le stesse caratteristiche geografiche: praticamente, siamo allungati sull'acqua. È quindi naturale pensare ai RO/RO come ad uno dei traffici principali del nostro Paese, che con le dovute politiche di incentivazione, potrebbe essere il più importante. Le chiedo però fin dall'inizio di sgomberare il campo da qualsiasi tipo di ambiguità.

A che cosa si riferisce?

Quando parliamo di Ro/Ro, dobbiamo distinguere innanzitutto il traffico commerciale puro da quello misto passeggeri/rotabili. I traghetti comunemente intesi sono

un'altra cosa. Fatta questa premessa, occorre poi discernere il grano dalla pula: se parliamo di Autostrade del Mare, non possiamo riferirci, tanto per essere chiari, ai collegamenti con la Sardegna, che sono e rimangono esclusivamente marittimi. Un'altra cosa, per esempio, è la Sicilia, con la quale sono possibili collegamenti sia via terra che via mare. Le ADM da Livorno furono sperimentate infatti per la prima volta con la Sicilia.

Parliamo di Livorno. Lo scalo livornese vanta il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016.

Livorno si trova sulle principali direttrici TEN-T, ha un ruolo baricentrico nel Mediterraneo, è un ponte importante con i paesi del Maghreb, ed ha servizi alternativi al tutto strada, come la Livorno-Catania; la Livorno-Palermo; la Livorno-Trapani; la Livorno-Barcellona e la Livorno-Valencia. È insomma un hub di primissimo livello per questo traffico.

Sono a tutti noti i limiti dello scalo labronico, la cui offerta infrastrutturale non sempre coincide con la domanda di spazi per questo tipo di traffico. Piombino, sotto questo punto di vista, può essere una soluzione ai nostri problemi?

Ho già espresso più volte il mio punto di vista circa il ruolo che può assumere Piombino nel Sistema Portuale dell'Alto Tirreno. Sono solito citare un caso storico: nel 1983, la Lloyd Sardegna dell'ar-

matore Marsano, compagnia acquisita nel 2006 dalla Moby Lines, che per quattro decenni ha svolto servizi traghetti tra Piombino e Portoferraio e tra lo scalo piombinese e Olbia, decise di inaugurare anche a Livorno nuovi collegamenti settimanali con la Sardegna. La risposta dell'armatore a chi paventava un indebolimento dello scalo piombinese a favore di quello della Città dei Quattro Mori fu che le nuove linee a Livorno non indebolivano ma rafforzavano i traffici a Piombino. Già allora, insomma, qualche visionario riteneva possibile guardare a Piombino e Livorno in una logica di complementarità, e credo che a distanza di tanti anni una simile impostazione sia ancora valida; lo è strategicamente, al di là delle novazioni normative recepite con la riforma della 84/94. Non dobbiamo affatto guardare a Piombino come a un porto nemico: anzi, dobbiamo valorizzare le sue capacità in termini di spazi e pescaggi per rilanciare e consolidare i traffici anche a Livorno.

Ci sono, secondo lei, sinergie concrete che possono essere realizzate tra Piombino e Livorno? Guardi, Piombino è parte integrante del Sistema, ha fondali da 20 metri e una composizione tale da risultare meno onerosa, rispetto allo scalo labronico, che è un porto canale, con riferimento ai servizi tecnico nautici. Sarebbe sensato che le merci che non riescono ad arrivare a Livorno a causa di un pescaggio maggiore di 12 metri, vengano dirottate nello scalo piombinese. Faccio due esempi fra tutti.

Prego

I prodotti forestali. È risaputo che ci sono navi break bulk che a pieno carico hanno un pescaggio di oltre



La Darsena Toscana vista dalla Torre del Marzocco

13 metri, questo costringe compagnie del calibro di Saga Welco a chiamare il porto di Tarragona che ha un pescaggio di 15 metri. Domanda: perché non effettuare i trasbordi a Piombino? Lo stesso concetto vale per il transhipment dei contenitori, mercato che potrebbe avere in Piombino un importante punto di riferimento.

È un po' l'idea dell'ex Port Captain della ZIM, Angelo Roma....

Con il quale concordo pienamente. Il nuovo "marebonus" è attivo dall'anno scorso. Quale impatto potrà avere secondo lei questo incentivo sullo sviluppo di questo traffico? Lo dico alla livornese, era l'ora. Da troppi anni il sistema dell'Ecobonus aveva perso la capacità di sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare. Non me ne vogliono gli autotrasportatori, ma il sistema era troppo fragile: tantissime imprese nel campo dell'autotrasporto non hanno potuto restituire gli incentivi agli armatori. E questi ultimi sono stati costretti a chiudere delle linee. A Livorno ci siamo trovati in una situazione simile: si pensi alla chiusura della linea Livorno-Trapani della Ustica Line, oggi riaperta da GNV. Quando la compagnia sici-

liana, oggi ribattezzata Liberty Lines, passò a chiedere agli autotrasportatori la restituzione degli incentivi, questa ebbe un riscontro negativo e decise pertanto di abbandonare lo scalo labronico al proprio destino. Il Marebonus, comunque, va nella giusta direzione.

Un processo che ha caratterizzato il settore ro/ro negli ultimi anni è stata la crescita dimensionale delle compagnie di navigazione, che hanno adottato strategie mirate alla creazione di valore anche mediante l'espansione del business ai terminal portuali. La presenza dell'armatore a terra non ha mai mancato di scatenare, nel presente come nel passato, ampi dibattiti. Qual è il suo punto di vista?

Una domanda di questo tipo, rivolta al presidente degli agenti marittimi di Livorno, rischia di risultare sibillina. Sarò franco: la presenza egli armatori a terra c'è sempre stata. Nel cabotaggio, poi, lo status armatoriale è indipen-

PORT NEWS

Trimestrale on line

Sede: Scali Rosciano 6/7

Direttore editoriale: Stefano Corsini

Direttore responsabile: Marco Casale

Registrazione del tribunale di Livorno

n° 1/2012 del 14/3/2012

dente da tempo. Basti pensare alla Lloyd Sardegna: la compagnia aveva un'agenzia marittima (quella del sottoscritto) a Livorno, non in altri porti. Ad Olbia e Piombino aveva la propria sede armatoriale e qui operava con mezzi e personale proprio. Così come la Corsica Ferries, che a Livorno non ha agenzie, ma una sede armatoriale con dipendenti propri, o la Moby che a Livorno è rappresentata da Conti, mentre a Piombino, Olbia e Portoferraio ha proprie sedi armatoriali. Da che mondo e mondo, gli armatori hanno sempre cercato di legarsi al territorio. Io la vedrei in senso positivo: se mi lego non scapo. E noi abbiamo bisogno che i buoi restino nel recinto.

Recentemente, alcune grandi compagnie armatoriali attive nel campo dei rotabili hanno chiesto l'autorizzazione ad operare come impresa portuale (art.16) col preciso scopo di effettuare in autoproduzione le operazioni relative ai carichi delle proprie navi. Quello del self-handling è un tema ricorrente che si riaffaccia sulla scena della politica portuale italiana ad ondate cicliche. Qual è la sua opinione?

Guardi, occorre valutare e distinguere caso per caso. In linea di massima, se un armatore è anche

socio di una società terminalistica, questi ha tutto l'interesse a utilizzare le maestranze del terminal per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio. In questo caso, ricorrere all'auto produzione per tali operazioni, usando personale di bordo probabilmente non opportunamente formato, rischierebbe di essere una scelta anti-economica, in quanto poco utile ai fini della riduzione dei tempi del ciclo-nave. Un discorso diverso va fatto per quegli armatori che non sono riusciti a integrarsi con il terminalista e che ricorrono al self-handling per risparmiare sul costo del personale.

Prima ha fatto cenno al ciclo-nave, ovvero a tutte le attività di lavoro nello spazio "porto". Ridurre i tempi di sosta della merce a banchina è sempre più necessario. Da dove comincerebbe per raggiungere questo obiettivo?

Dagli investimenti infrastrutturali: il porto di Livorno, per esempio, ha pochi accosti poppieri. Occorre investire tempo e denaro per dotare il porto di un numero maggiore di denti di attracco. Quando sarà pronta la Darsena Europa, le importanti aree del terminal Darsena Toscana saranno destinate al traffico dei rotabili, occorre fin da ora progettare la realizzazione di nuovi

accosti poppieri, così come sarà utile pensare di realizzarne uno o due in più a ridosso degli accosti 14 E/F/G non appena verrà tombato il canale dei Navicelli. Ciò detto, le nuove generazioni di navi sono dotate di rampe "sguardate" per favorire

l'accosto laterale a banchina, ma per il momento sono soltanto una minoranza rispetto al parco navi esistente.

Altro settore di sviluppo è quello del collegamento sempre più stretto fra infrastrutture e infrastrutture, per la creazione di quelli che vengono definiti gli Smart Port, sull'esempio dei sistemi portuali del Northern Range. Il Sistema Portuale dell'Alto Tirreno com'è messo rispetto a tutto questo?

Mi sembra che da questo punto di vista ci sia stato un certo avanzamento negli ultimi anni. A livello nazionale, siamo senz'altro all'avanguardia. Naturalmente, ogni obiettivo raggiunto deve essere consolidato e perfezionato.

Si parla ormai sempre più spesso di promuovere azioni in grado di anticipare i trend del mercato internazionale, per offrire agli operatori italiani nuovi corridoi logistici integrati ed efficienti. In Italia, si sono già definite alleanze strategiche per promuovere macro-aree logistiche a Nordest (stati generali Veneto, Emilia Romagna e FVG) e a NordOvest (Piemonte, Lombardia e Liguria), secondo lei, su quali corridoi di interconnessione dovrebbe operare Livorno e quali alleanze dovrebbe stringere per raggiungere nuovi obiettivi di sviluppo?

Intanto c'è da dire che la Regione Toscana ha dichiarato Livorno area di crisi complessa. Ciò dovrebbe favorire gli investimenti. A questo proposito credo sia giusto ricordare l'impegno profuso in questi anni dal Governatore Enrico Rossi a favore della portualità toscana. Ciò premesso, Livorno deve comunque affacciarsi sul Mediterraneo. E' questa la sua vocazione. L'esclusione di Marina di Carrara



Padre e figlio: Enrico e Michele Bonistalli

dalla nostra Autorità di Sistema non ha giovato alla causa delle alleanze strategiche. Al di là di questo, è necessario recuperare una più stretta collaborazione con i paesi che si affacciano a Sud, verso il Nord Africa, e ad Est, verso i Balcani, il Mar Nero e il Golfo Persico. Come, lascio che sia il presidente Corsini a fare le proprie valutazioni di merito.

Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Rete Autostrade Mediterranee (RAM), Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), hanno recentemente firmato un protocollo di intesa sull'implementazione di un servizio strada-ferroviario per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Per sviluppare ulteriormente i traffici dei rotabili occorre puntare sulla implementazione dei collegamenti ferroviari, è così?

Certamente. Il protocollo di intesa, che vede per altro due Regioni collaborare a braccetto per lo sviluppo del traffico combinato Mare-Ferro, ha una valenza strategica nella definizione di quei nuovi corridoi di interconnessione modale di cui abbiamo parlato precedentemente. Il Sistema dell'Alto Tirreno può insomma sfruttare i propri punti di forza, come il primato nel traffico dei rotabili, le connessioni ferroviarie di ultima generazione e la vicinanza dell'Interporto Vespucci, per trarre nuove aree di mercato. E, quando verranno risolti i problemi di collegamenti dell'ultimo miglio (penso allo scavalco ferroviario, alla Collesalveti-Vada e al

bypass di Pisa), Livorno potrà forse veder realizzato il sogno di diventare uno dei più importanti porti ferroviari della Penisola Ita-

lia: sotto questo punto di vista, le connessioni, che per altro già ci sono, con l'Interporto Quadrante Europa, sono di vitale importanza.

L'Asamar: che cos'è

L'ASAMAR rappresenta gli Agenti Marittimi Raccomandati di Livorno e della sua provincia.

L'Associazione opera nel porto di Livorno e negli altri porti della costa Toscana dal 1952. L'ASAMAR aderisce alla Federagenti che è l'associazione nazionale di riferimento.

Asamar:

- collabora con le Autorità e le Categorie interessate al potenziamento delle varie attività inerenti al traffico del Porto di Livorno, coordinando a tale scopo l'azione dei propri Associati;
- tratta, nell'interesse dei propri Soci, pratiche e questioni aventi rapporti con i bisogni della Categoria;
- promuove le iniziative dirette all'incremento ed al potenziamento dei traffici interessanti i porti di Livorno e del litorale toscano;
- promuove attività culturali relative alla Categoria;
- conduce studi e ricerche;
- collabora con Enti Universitari e di ricerca per tutto quanto abbia relazione diretta o indiretta con l'attività associativa e con il conseguimento delle finalità dell'Associazione.

La rappresentanza politica a favore della Categoria si estende a più settori. Rappresentanti dell'Associazione sono presenti nell'organismo di Partenariato della Risorsa Mare e nelle Commissioni Consultive del-

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, nella Sezione Marittima della Camera di Commercio, nel Consiglio direttivo del Comitato Utenza Portuale di Livorno, nel Consiglio direttivo di Confcommercio.

L'azione politica a favore degli Associati si estrinseca inoltre (anche con connotazione più tecnica) in sede di Capitaneria di Porto per mezzo di apposite commissioni create dall'Associazione.

Ad oggi risultano aderenti all'Associazione, a norma di Statuto ed in regola con il pagamento dei contributi associativi: n° 53 imprese.

Nel 2016 il consiglio direttivo di Asamar ha nominato, per acclamazione, Enrico Bonistalli come nuovo presidente. Nominati, anch'essi per acclamazione, i due vicepresidenti Fabio Selmi e Giuseppe Parziale.

Laura Miele riveste la carica di past-president, per cui il comitato di presidenza è formato da Bonistalli, Selmi, Parziale e Miele.

Il direttore dell'Associazione è Paolo Caluri (in foto qua sotto).



Il Traffico Ro/Ro ha bisogno di collegamenti efficienti La ferrovia è di fondamentale importanza



Gloria Dari

Gloria Dari, titolare dell'Euro-mar, una casa di spedizioni internazionali, dal 2013 è la presidente di Spedimar, Associazione fondata nel 1952 che riunisce oltre cento Imprese di Spedizioni Marittime internazionali e di Logistica ubicate prevalentemente nel territorio della Provincia di Livorno, ma anche in altre province della Toscana.

Gloria Dari, gli indici prestazionali di un porto si basano in larga parte sulla sua capacità di movimentare contenitori. Il traffico marittimo è sempre più containerizzato.

L'aumento world-wide del traffico liner full container, al 3° quarter del 2017, è pari ad un +7.7%, l'export italiano sta andando bene e segna una buona crescita. Le merci di largo consumo sono tutte containerizzabili, i macchinari lo sono, i carichi reefer anche: la vasta ed oggi giorno completa disponibilità di diverse tipologie di equipment, consente di trasportare in container quasi tutto. Il

container rappresenta la forma più economica e più flessibile nel trasporto marittimo. A dimostrazione di ciò, quasi tutte le Compagnie di Navigazione più importanti stanno continuando ad investire in navi di full container di notevoli dimensioni.

Il container non rappresenta IL traffico portuale,

ma rappresenta UN importantissimo segmento di traffico. Se si prende il dato assoluto, in effetti l'Italia è il 1° Paese in Europa per traffico rotabile e detiene il primato mondiale della flotta traghetti / roro (251 navi per oltre 5 Mln GT – fonte Confindustria), detiene altresì il primato in EU per lo Short Sea Shipping con una quota del 36%, ma teniamo presente che l'Italia ha una forte vocazione all'esportazione verso Paesi terzi ed i dati ISTAT a settembre 2017 ci mostrano un aumento del 8,1%. I mercati su cui l'aumento dell'export è più marcato sono la Russia (+21,8%), la Turchia (+21,3%), la Cina (+18,7%) i Paesi Mercosur (+15%) e gli Stati Uniti (+8,3%). Le statistiche inoltre ci indicano che nel 2016 l'Italia ha movimentato poco più di 10.5 milioni di Teus, che non è certo un valore trascurabile.

Però, i contenitori non sempre l'unico business di un porto.

Un esempio è Livorno..

In un porto "core" come quello di Livorno possono e debbono avere sviluppo varie tipologie di traffico. Questo è un fatto "storico", che contraddistingue il nostro porto, che ha capacità di gestione ed elevate professionalità in vari ambiti: Break-Bulk, Project, Forestali, che sono un pilastro importante per il nostro porto, ovviamente Ro-Ro, le Crociere ed i Traghetti.

Veda però che il traffico rotabile, se pur ed ovviamente deve essere oggetto di grande attenzione, in molti casi, specie in Europa, sta andando verso l'autoproduzione (veda anche il "caso" Genova) ed in buona sostanza l'imbarco e lo sbarco roll-on / roll-off può essere fatto in autonomia o quasi. Ciò significa che il terziario viene penalizzato, eccezion fatta per gli autotrasportatori. La tipologia di nave ha modalità di carico/scarico autonomo. Se si parla poi di traghetti dedicati al traffico insulare, dal punto di vista delle nostre Imprese, ovviamente, non rivestono interesse: non c'è alcun intervento, neppure sotto il profilo doganale. Si tratta di traffici svincolati dalla logistica internazionale.

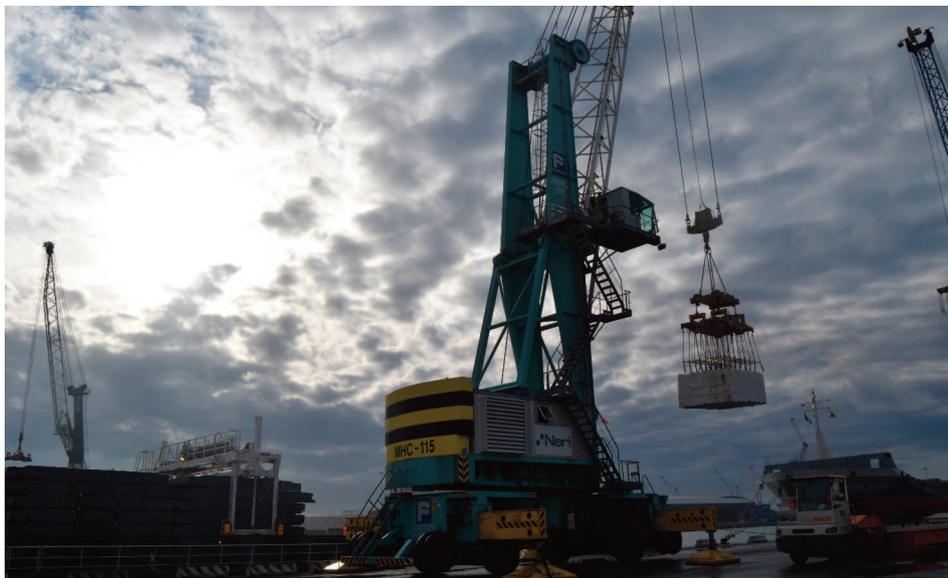
Per le aziende che rappresento, in quanto presidente dell'Associazione di Categoria che riunisce le Imprese di Spedizioni Internazionali, posso dirle che il traffico container è senza dubbio quello che consente di creare occupazione e, pertanto, il progetto Darsena Europa è di fondamentale importanza per le nostre Imprese, ma altresì per il nostro territorio e per l'occupazio-

zione. Certo è che oggi giorno, quando si parla di containers, non si può prescindere dalla integrazione logistica e soprattutto dai collegamenti ferroviari che rendono efficiente tutta la catena. Il LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) per l'Italia "segna" 67,4 contro il 97,8 della Germania ed il 95,7 dell'Olanda, ma anche Spagna e Francia fanno meglio: 86,1 la prima e 83,9 la seconda. In termini, invece, di Logistic Performance Index (LPI), l'Italia si colloca al 21° posto nel mondo. Questi indici sono un riferimento importante per gli Armatori specie di servizi liner.

Livorno conserva il suo storico ruolo di leadership per gli USA ed il Centro-Sud America che deve essere protetto. Ma può (e deve...) avere un ruolo dominante anche su Paesi del bacino Mediterraneo e l'Africa. Abbiamo terminal containers, pur in attesa della Darsena Europa, efficienti, che hanno grandi potenzialità e lavorano con professionalità.

Livorno ha ormai acquisito un primato nel traffico dei rotabili.

Livorno vanta, storicamente, una posizione predominante nel settore "automotive". Anche grazie alla disponibilità di spazi che altri porti vicini non hanno. Negli anni, ciò ha consentito che si sviluppasse un ottimo livello di professionalità, includendo anche servizi dedicati al settore. In ambito Ro-Ro occorre distinguere tra il traffico dell'Industria automotive, il traffico camionistico di relazione con isole e Paesi del Mediterraneo (Spagna, ma anche Tunisia e



Marocco) ed in ultimo quello ferry, traghetti.

Sarebbe importante "scomporre" i numeri e verificare quanto è afferibile a ciascun segmento di mercato, poiché per ognuno di essi l'impatto occupazionale ed il potenziale di crescita è diverso e può – o meno – portare maggiori (o minori) benefici economici ed occupazionali. Una considerazione in più, però, vorrei farla: il traffico ro-ro ha comunque bisogno di infrastrutture a monte ed a valle per il trasferimento dei mezzi e dei veicoli e dunque di collegamenti viari e ferroviari efficienti e sicuri. Livorno ha tutte le caratteristiche per poter eccellere ed essere un punto di riferi-

mento importante anche per l'Industria del settore auto: la nostra posizione geografica e le considerazioni fatte in premessa, credo possano rendere il nostro porto attrattivo per i più importanti operatori.

Il Sistema dell'Alto Tirreno non è rappresentato soltanto dallo scalo labronico. C'è anche Piombino. Lo scalo piombinese può diventare una piattaforma naturale alternativa a Livorno per la ricezione del traffico dei rotabili?

Certamente sì. Certamente però i collegamenti viari cui mi riferivo prima hanno un ruolo molto importante. Il porto di Piombino ha, storicamente, un ruolo rile-



Una nave portacontainer si avvicina al porto di Livorno

vante nel segmento traghetti. I collegamenti a monte ed a valle sono imprescindibili per garantire sia efficienza che attrazione di traffici, sia merce che, a maggior ragione, passeggeri. Il nostro Paese ha bisogno di maggiori infrastrutture e potenziamento delle ferrovie. Il Governo ha posto infatti grande attenzione a questo problema: nel DEF sono state stanziati cifre ingenti per opere prioritarie e per l'adeguamento del sistema al resto d'Europa. Sono importanti anche i collegamenti con snodi ed Interporti dell'interno, dall'Emilia-Romagna al Trivento.

Oggi, le compagnie di navigazione stanno entrando sempre di più nel settore dell'handling come gestori o investitori presso vari terminal. E ciò vale anche per i RO/Ro. Come giudica questo fenomeno?

L'evoluzione delle navi ro-ro non ha una dinamica tanto diversa dalle altre tipologie di nave. Gli Armatori cercano comunque di ottenere economie di scala e, tra queste, anche la partecipazione nei terminal.

Viviamo in un mondo globalizzato e la crisi economica internazionale ha generato situazioni di competizione molto spinta, a vari livelli. I grandi gruppi sono attivi e presenti in molte attività della filiera logistica. Non c'è più un confine marcato e preciso tra le varie attività e, vuoi per la necessità di diversificazione, vuoi per la necessità di ottenere economie di scala e rese veloci anche a terra, gli Armatori sono interessati anche in attività complementari, quali, appunto l'handling a terra, ovvero sia attività Terminal (a livello internazionale non solo locale!), sia

la logistica a tutti i livelli dal trasporto su gomma o su ferrovia alle attività di spedizione. Questi fatti sono oggettivi e dobbiamo, pragmaticamente, prenderne atto. La competizione si svolge sul door to door, non solo sulle attività portuali.

D'altra parte, bisogna anche osservare che l'interesse degli Armatori nei terminal ha o può avere una ricaduta positiva sia in termini di investimenti (soprattutto capacità di investimenti...), sia in termini commerciali e dunque reca in sé anche una possibilità di consolidazione e sviluppo dei traffici.

Per facilitare gli autotrasportatori nel trasferimento di quote significative di trasporto da strada a mare e rendere più incisivo l'utilizzo degli incentivi, che cosa risulta necessario fare?

Un'alternativa assoluta non può esistere. Le Regioni che hanno, storicamente ma ancor più negli ultimi tempi, maggiore vocazione all'esportazione sono la Lombardia, l'Emilia Romagna, il Triveneto. I collegamenti viari, ma soprattutto ferroviari sono dirimenti nella scelta del porto. Questo vale per le merci in container e stiva. Vale però anche per i traffici commerciali Ro/Ro su traffici intra-Med. Ripeto: la ferrovia gioca un ruolo di fondamentale importanza. La Spezia è in grado di garantire partenze/arrivi plurimi, quotidianamente, sulle principali direttrici di traffico. Ciò detto, Livorno ha comunque importanti ed efficienti linee che collegano con importanti scali Med.

Un importante settore di sviluppo è quello del collegamento sempre più stretto fra infrastrut-

ture e infostrutture, per la creazione di quelli che vengono definiti gli Smart Port, sull'esempio dei sistemi portuali del Northern Range. Il Sistema Portuale dell'Alto Tirreno com'è messo rispetto a tutto questo?

La definizione di "smart port" indica la necessità di integrazione digitale della catena logistica, ma anche la gestione dell'impatto ambientale. I "drivers" individuati dalla Unione Europea, infatti, riguardano anche le fonti d'energia, l'energia rinnovabile, la riduzione di emissioni CO2, ma anche i progetti TEN-T ed il così detto "white paper" dei trasporti. Nel settore trasporti, l'UE, ha individuato taluni aspetti importanti su cui puntare: l'interconnessione ed i collegamenti ferroviari e quindi l'intermodalità, i sistemi IT, le autostrade del mare (MoS = Motorways of the Sea), il miglioramento generale dei trasporti in ottica "safety & sustainability" ed una perfetta integrazione tra sistemi portuali e trasporti per l'efficienza della catena logistica globale, che riguarda anche gli ingressi ai terminal e la geolocalizzazione dei mezzi, i collegamenti e la tracciabilità IT delle merci. Le interconnessioni con l'hinterland. Tutti questi aspetti sono considerati "key" per la competitività dell'Europa.

Sulla parte infrastrutture, penso che quanto individuato dalla UE sia in fase di realizzazione ed avvio: le connessioni intermodali con l'hinterland e con l'Interporto, la rimozione dei c.d. "bottle necks", con strumenti materiali ed immateriali. Il così detto IoT (Internet of Things) diviene strumento essenziale. Lei cita i porti del Nord, giusta-

mente, ma credo che Barcellona stia applicando il concetto di “smart port” su vari fronti (commerciale, pubblico, logistico) e stia creando sistemi efficienti usando la tecnologia, sia per ottenere l’integrazione dei servizi, sia per la gestione dell’impatto ambientale. Si tratta dunque una strategia di “Port Management System” globale.

Per le infrastrutture immateriali, Livorno ha sistemi IT che sono efficienti, ma che necessitano di costante upgrading, come è ovvio. Siamo passati da un sistema “industriale” degli anni 70-80, ad un sistema di logistica integrata degli anni 90 e oggi al concetto di “smart port”, che deve agire come sistema integrato esso stesso anche con il territorio; e si ritorna alla intermodalità soprattutto, ma anche al IoT. Su quest’ultimo aspetto credo che il porto di Livorno abbia investito forse più di altri, ne sono prova i recenti sistemi GTS3 e la spinta verso sempre più efficienti sistemi IT, sia per l’operatività che per la sicurezza: questo apre un altro elemento di discussione che riguarda la “cyber-security”. Di questo quadro, ovviamente, fanno parte anche Dogana ed Enti di controllo.

Parlando, comunque, di infrastrutture, materiali ed immateriali, e della necessità di adeguarsi alle normative UE ed eliminare i “bottle necks”, vorrei sottolineare come la nostra Categoria stia chiedendo da molti anni di provvedere ad un Centro Servizi ed al coordinamento degli interventi degli Enti frontalieri in luogo adeguato e che ottemperi alle Direttive Europee. Le recenti modifiche (Regolamento UE 2017/625) obbligano i porti a dotarsi di

unici punti di controllo (BCP = Border Control Post) e, sostanzialmente, ad integrare i vari Enti Frontalieri per controlli coordinati. In sostanza, la normativa va nella direzione che abbiamo sempre evidenziato, per creare efficienza. Anche questi aspetti, assieme ad un’integrazione digitale, fanno “smart” un porto.

Si parla ormai sempre più spesso di promuovere azioni in grado di anticipare i trend del mercato internazionale, per offrire agli operatori italiani nuovi corridoi logistici integrati ed efficienti. Secondo lei, su quali corridoi di interconnessione dovrebbe operare Livorno e quali alleanze dovrebbe stringere per raggiungere nuovi obiettivi di sviluppo?

I corridoi logistici sono un target se i collegamenti ferroviari sono efficienti. Il Nord-Est e l’Emilia-Romagna dovrebbero essere “catching areas” del nostro porto, ma, nel tempo e proprio per le economie di scala, nonché per la capacità di utilizzare l’intermodalità in modo molto “spinto” ed efficiente,

porti a noi vicini e concorrenti sono riusciti ad attrarre traffici “in” / “out” che un tempo gestivamo a Livorno. Gli Armatori, come già sottolineato, cercano questo. Lo diciamo da anni.

Livorno rientra nel corridoio TEN-T Helsinki/Valletta e deve utilizzare questa opportunità. Le azioni intraprese a livello nazionale vanno in questo senso.

Recentemente è stato firmato un protocollo di intesa tra Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Rete Autostrade Mediterranee (RAM), Autorità di Sistema Portuale dell’Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per l’implementazione di un servizio strada-ferroviamare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell’Europa Centro-Settentrionale. Che cosa ne pensa?

Credo sia un passo molto importante. La interconnessione tra Porti ed Interporti è necessaria ed è fondamentale che vi sia coesione e comunità di intenti.



Gloria Dari con il presidente Corsini

Livorno abbia il coraggio di puntare sui Rotabili Occorrono nuovi spazi per questo traffico



“Occorre avere il coraggio di puntare su segmenti di business (quale la merce rotabile) che negli ultimi anni hanno dimostrato un’incessante crescita ovunque a dispetto dello stagnante scenario economico e commerciale generale”, il messaggio al presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini, Federico Baudone lo fa recapitare in tempo per le vacanze di natale. Il DG di Sintermar S.p.a invita a superare la dittatura del container e a considerare i Rotabili come uno dei pivot dello scalo labronico. E a proposito di Livorno: “La mancanza di spazi – dice Baudone - spaventa l’intera industria, ed è per questo che occorre lavorare con grande accuratezza per non permettere la deviazione od il ritardo dei flussi”.

Un report di Dynamar certifica il dominio di Grimaldi nella nicchia delle navi ro-ro e con-ro attive su rotte intercontinentali. “Se un armatore come Grimaldi – ha detto Marco Corti, ad di Kortimed, azienda leader in Europa nel trasporto dei liquidi alimentari, che vanta un rapporto di lunga data

con l’armatore partenopeo – ha deciso di investire su Livorno, una ragione ci sarà. Già, qual è questa ragione, secondo Lei?

Sarebbero tanti i motivi per investire attorno a Livorno, ma è anche vero che gli investimenti del Gruppo Grimaldi non si sono limitati soltanto a Livorno negli ultimi tempi. Il Gruppo Partenopeo ha lanciato diversi nuovi servizi di linea, ha aumentato la capacità e la frequenza di servizi esistenti, ha investito in nuovo tonnellaggio, in tecnologia ed anche in spazi terminalistici. Livorno ha da sempre rappresentato un importante portale per l’import/export italiano, ed un lungimirante player come Grimaldi difficilmente non avrebbe saputo cogliere le possibilità di espansione che proprio questo porto, per la sua collocazione strategica, garantisce. Grimaldi dichiara di spendere circa 30 milioni di euro all’anno per servizi imbarco, sbarco, tasse portuali, servizi tecnico nautici. In pratica questa somma rappresenta la ricchezza generata in porto da Grimaldi che con il moltiplicatore economico determina un indotto di

circa 75 milioni di euro. Considerando che il reddito procapite di Livorno è di circa 24.000 euro l’anno, l’economia generata da Grimaldi ha impatto occupazionale pari 1.250 risorse su base annua e un impatto di reddito generato/distribuito più ampio e pari, come detto a 75 milioni di euro.

Il Contributo della ricchezza generata da Grimaldi nella città di Livorno è pari, dunque, al 2,00% del PIL della città.

Quali sono i punti di forza dello scalo labronico?

Come detto, il principale punto di forza di Livorno risiede proprio nella sua collocazione geografica. L’Italia di per sé nasce in una posizione strategica, e nel suo seno si colloca lo scalo labronico, dirimpetto di importanti porti Spagnoli e Francesi, vicino di importanti scali Nord Africani e coinquilino di altrettanti importanti scali italiani insulari. A questo quadro vincente si aggiunge la notevole vicinanza ad importanti mercati, quali il Nord Italia e gran parte dell’Europa Centrale. Avere questa fortuna è un punto di partenza favorevole rispetto ad altri porti concorrenti.

E quelli di debolezza?

Probabilmente i principali limiti risiedono nella gestione strategica dei porti in generale, e in questo quadro rientra anche Livorno. Tra le debolezze emerge la necessità di una migliore razionalizzazione degli spazi. Occorrerebbe il coraggio di puntare su segmenti di business (quale la merce rotabile) che negli ultimi anni ha dimostrato un’incessante crescita ovunque a dispetto dello stagnante scenario economico e commerciale generale. La sola Grimaldi ha regi-

strato un aumento delle unità movimentate (essenzialmente rotabili) da 138mila nel 2008 a 496mila nel 2016. In Italia la maggior parte dei porti insegue il business del contenitore, ma si dovrebbe avere la ragionevolezza e la maturità di considerare l'intera penisola come una lunga banchina ed i vari porti come i vari attracchi lungo la banchina. Ciascun porto dovrebbe avere una propria specializzazione in modo da non competere e sottrarre energia ai propri vicini.

A Livorno si assiste anche ad una non ottimale gestione delle risorse, come per esempio banchine sovrautilizzate contro banchine invece sotto-utilizzate, il tutto a detrimento di un possibile ulteriore sviluppo. Occorrerebbe modificare il piano regolatore portuale che attualmente risulta non in linea con gli attuali trend e di fatto non permette l'evoluzione di spazi da dedicare alla movimentazione di materiali rotabili ed allo sviluppo di nuovi traffici.

Per facilitare gli autotrasportatori nel trasferimento di quote significative di trasporto da strada a mare, che cosa risulta necessario fare?

Grimaldi assicura connessioni quotidiane verso la Sicilia e verso la Spagna, di fatto offrendo al mercato importanti alternative alla modalità stradale. Per facilitare ulteriormente tali soluzioni, le autorità dovrebbero incoraggiare ulteriormente le compagnie marittime a scegliere Livorno come porto di base per ulteriori collegamenti.

Il nuovo "marebonus" è attivo dall'anno scorso. Quale impatto potrà avere secondo lei questo incentivo sullo sviluppo delle autostrade del Mare?

Questo è lo strumento che il mercato attendeva per dare nuovi impulsi alla logistica integrata e per dare nuovi stimoli all'economia in

generale. Il mare bonus è un validissimo strumento che incoraggia gli operatori logistici a scegliere la via del mare in combinazione a trasporti stradali o ferroviari al fine di rendere maggiormente efficiente il proprio servizio, con notevoli ritorni economici soprattutto per i consumatori finali, che potranno godere di prezzi di acquisto delle merci più concorrenziali. Con una misura, si riempiono le navi, si permettono riduzioni di costi agli autotrasportatori, si incentiva il consumatore finale. In altre parole: un trucco di prestigio.

Parliamo del terminal Sintermar, le vicende recenti hanno visto aumentare la quota azionaria del gruppo Grimaldi nel terminal. Un segnale importante che evidenzia la fiducia che l'armatore nutre nei confronti dello scalo labronico. Ci può presentare l'azienda? Quante persone occupate? Con quali e quanti mezzi operate? Che numeri avete registrato nel 2016?

Sintermar registra un fatturato di ca €18 Mil, e con 65 dipendenti gestisce un totale di 320 mila metri quadrati. Tali risultati sono il frutto della virtuosa partnership paritetica tra il gruppo Grimaldi ed il gruppo Neri. Gli investimenti di Grimaldi seguono la precisa strategia di assicurare un servizio efficiente ai propri clienti durante tutte le fasi della lo-

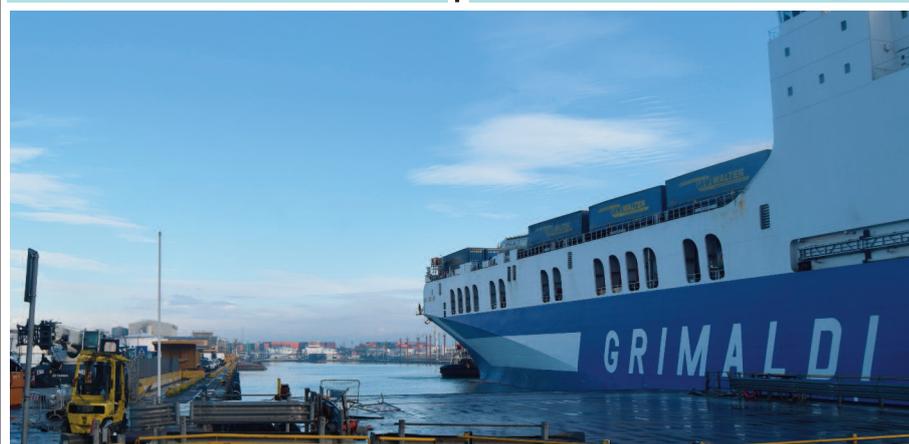
gistica, e questo vale anche per la movimentazione portuale. Tale strategia trova ovviamente piena sincronia con la visione di Sintermar, dove l'interesse del cliente finale diventa un target comune.

Il capitolo rotabili vede da Livorno 3 partenze per Sardegna (Olbia, Porto Torres, Cagliari), 2 per la Sicilia (Palermo, Catania), 2 per la Spagna (Barcellona, Valencia) e 3 per il Mediterraneo-Africa del Nord (Malta, Tangeri, Tunisi). Ci sono prospettive di sviluppo per il futuro?

Sono molti gli indici economici che vedono un'economia Europea in ripresa e tutto questo lascia ben sperare per nuovi ulteriori commerci, che ovviamente potranno incentivare l'apertura di nuovi collegamenti. Va da sé che gli armatori dovranno essere favoriti in questi nuovi progetti che rappresentano poi un volano per l'intera economia.

Il Gruppo grimaldi figura anche fra i top player nell'altra fetta di mercato dei Ro/Ro, vale a dire quella delle navi porta auto. Il porto di Livorno è risultato nel 2016 il primo scalo per l'import di autonuove in Italia. Quali sono per Sintermar gli scenari futuri per questo tipo di traffico?

Sintermar deve necessariamente presentarsi all'altezza del mercato, che in questo preciso momento denuncia una forte carenza di spazi a



Una Ro/Ro della Grimaldi

terra e pretende una sempre crescente qualità del servizio in tutte le fasi del trasporto. Qualità da intendersi come movimentazioni del carico senza danni, accurata e immediata gestione delle informazioni digitali, prevenzione di tutti i colli di bottiglia che possono paralizzare l'intera supply chain dei grossi clienti. Sono questi dunque gli scenari in cui Sintermar dovrà muovere i suoi prossimi passi.

Livorno nel 2016 è stata sold-out; il vettore napoletano lo scorso anno ha dovuto rinunciare a scaricare 100.000 auto per mancanza di spazio. La mancanza di spazi vi preoccupa?

La mancanza di spazi spaventa l'intera industria, ed è per questo che occorre lavorare con grande accuratezza per non permettere la deviazione od il ritardo dei flussi. Rinnoviamo l'appello alle Autorità competenti ad una maggior flessibilità e attenzione al settore roro ed automotive, in modo da garantire a Livorno la sua leadership di settore.

Sono a tutti noti i limiti dello scalo labronico, la cui offerta infrastrutturale non sempre coincide con la domanda di spazi per questo tipo di traffico. Piombino, sotto questo punto di vista, può essere una soluzione ai nostri problemi?

Personalmente preferirei che Livorno fosse in grado di gestire autonomamente il proprio business, anche perché gli spazi a Livorno possono essere gestiti in maniera migliore e tale condizione precluderebbe l'ingresso di altri scali in competizione. Come detto prima, avere due scali limitrofi che si dedicano allo stesso business è uno spreco di risorse: minore redditività per i terminal, raddoppio di scali (e costi) per una compagnia marit-

tima, aumento dei costi per un vettore stradale.. il tutto dunque si traduce in una logistica meno efficiente per tutti.

Ci sono alcuni elementi che rappresentano problematiche decisamente significative per il trasporto marittimo a corto raggio, quali ad esempio: i tempi di sosta, le tariffe non trasparenti, i livelli di servizio non sempre efficienti, l'inadeguatezza degli equipaggiamenti e delle aree di lavoro. Il terminal Sintermar com'è messo rispetto a tutto questo?

In Sintermar si è lavorato molto su tutti questi aspetti e la virtuosa partnership con il Gruppo Grimaldi, leader nel trasporto marittimo anche a corto raggio, ha permesso di approcciare tutti questi aspetti con la giusta visione, di fatto cercando di vedere i propri clienti come risorse per le quali investire in continuazione.

Uno degli obiettivi necessari allo sviluppo delle ADM è quello relativo alla riduzione dei tempi del cosiddetto ciclo-nave, un obiettivo da raggiungere attraverso l'impegno di tutti (dall'impiego di navi con livelli di carico e scarico distinti e rampe laterali alla predisposizione di banchine realmente integrate nella catena logistica di terra, sino allo snellimento delle pratiche amministrative). Una riflessione su questo tema?

Direi che attualmente abbiamo già raggiunto ottimi livelli in questo senso. Il naviglio impiegato dai maggiori player, su tutti Grimaldi, è caratterizzato da avanzati standard tecnologici e Livorno comunque gode di un'importante piattaforma per l'intermodalità, caratterizzata anche da veloci collegamenti con le principali arterie stradali/ferroviarie. Lo snelli-

mento delle pratiche amministrative è un tema di attualità nell'agenda delle Autorità pubbliche, per cui rimane solo l'impegno per i terminalisti di aggiornarsi tecnologicamente e strutturalmente per diventare un virtuoso anello di congiungimento nella catena logistica, ed in questo Sintermar è fortemente concentrata.

Molteplici rilevazioni condotte da vettori marittimi, certificate anche da enti scientifici, testimoniano che il costo del carburante rappresenta tra il 60 ed il 70 % dei costi complessivi sostenuti per operare l'esercizio delle tratte marittime. L'LNG può rappresentare il futuro anche per le navi Ro/RO?

Probabilmente questa stima è elevata, tuttavia gli investimenti in tecnologia ambientali avranno il sicuro ritorno in termini di minor inquinamento ma anche in termini di minori costi, essenzialmente necessari per ripagare gli investimenti stessi. Attorno all'LNG ci sono diverse perplessità, come la difficoltà di creare un'efficiente catena per il rifornimento delle navi, oltre alla riduzione di capacità di stiva, necessaria per fare spazio a serbatoi più grandi. Grimaldi ha recentemente svelato investimenti avanguardistici per navi con motori ibridi e capaci di annullare le emissioni in porto tramite battere al litio. Queste innovazioni rientrano in un ampio quadro di investimenti del valore di ca €2Mld, che ha permesso e permetterà l'ordine di 25 nuove navi, la sostituzione di pale su 31 navi, l'inserimento di sistemi scrubber su 35 navi, l'allungamento di 17 unità, la pitturazione con vernici speciali di 80 scafi ed il montaggio di 21 sistemi di smaltimento acque reflue a bordo nave.

