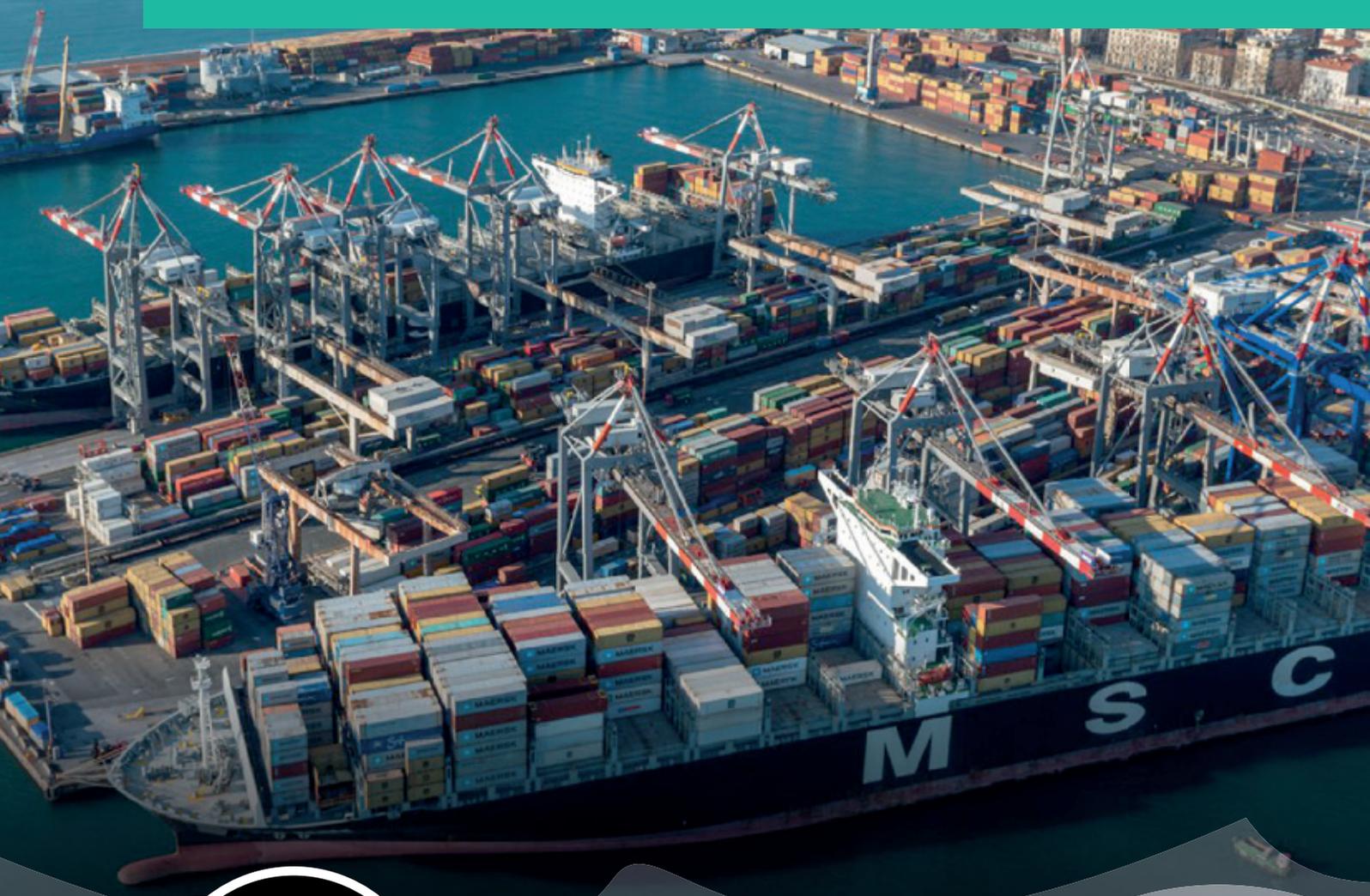


APRILE 2021

Porti e terminal Presidenti e manager alla sfida della ripresa



*Rivista digitale
interattiva*



ShipMag.
SHIPPING MAGAZINE

Numeri di Shipmag.it

367.305
utenti

+6,88%
rispetto al trimestre precedente

1.799.950
pagine visualizzate

+34,44%
rispetto al trimestre precedente

Dati trimestrali gennaio - marzo 2021



INDICE

- *La nostra scommessa sulla rotta per la Libia* 4
- *Nuove rotte e opportunità grazie alla Darsena Europa* 6
- *Numeri in crescita e nuove acquisizioni, così abbiamo risposto alla crisi* 8
- *Palermo e il suo porto, simboli del Sud che innova e produce* 10
- *Rinfuse liquide, business resiliente al Covid* 14
- *Il terminal a emissioni zero, la sfida green è la nostra priorità* 16
- *La Piattaforma Logistica Nazionale, nuovo modello per tutto il settore* 20
- *Il porto affronti le sfide, il futuro va affrontato a viso aperto* 22
- *Siamo la porta d'Europa, vogliamo continuare a investire* 24
- *Pronti per le mega portacontainer con le nostre nuove gru* 26
- *Due nuovi servizi e record di volumi, il nostro 2021 sarà eccezionale* 28
- *Ricerca, digitalizzazione e robot, siamo consulenti della logistica* 31
- *Non solo crociere, Anversa e Singapore i nostri modelli* 33
- *Pronto il piano per l'automazione, investimenti ingenti sulla formazione* 36

“La nostra scommessa sulla rotta per la Libia”

Il gruppo Tarros rilancia il servizio con il Nord Africa: “Siamo molto soddisfatti”

Porto della Spezia

Il Gruppo Tarros punta forte sulla linea Italia-Libia, è la scommessa per il 2021: “Ci crediamo molto”, spiega il General Manager Danilo Ricci. E lancia la sfida per l'Italia: “Rafforziamo le infrastrutture, così possiamo intercettare quei volumi che oggi vediamo andare via”

Quanto è stato complicato il 2020?

“Abbiamo iniziato l'anno facendo i conti con la paura dell'aumento del costo del carburante quantificabile in diverse centinaia di dollari a tonnellata. E quindi ci siamo messi al lavoro per ricalibrarci su questa nuova situazione. A distanza di poco tempo si è ribaltato il mondo con l'emergenza sanitaria, è svanito il pericolo dell'aumento dei costi ma abbiamo affrontato gli effetti del lockdown”.

Come vi siete mossi?

“C'è stata la necessità di ridurre alcuni servizi; anche alcuni storici sono stati ridimensionati per qualche mese come la linea Italia-Libia. Abbiamo dovuto adattarci sia in Italia che all'estero a quelle che erano le situazioni nelle singole regioni in base al loro inserimento in zona rossa. Comunque, nonostante questi continui cambiamenti possiamo dire con orgoglio che il 2020 è stato comunque un anno positivo, avendo mantenuto grosso modo i volumi che avevamo registrato nel 2019”.



Danilo Ricci

“Il mercato ci sta assistendo è in buona salute grazie alla forte domanda”

E' iniziato il 2021, come si convive ancora con la pandemia per definire le prossime strategie?

“Non mi ricordo un momento di questo tipo con cambiamenti obbligati e una progettualità che deve necessariamente essere modificata in brevissimo tempo a causa di fenomeni che non erano preventivabili. Fortunatamente il mercato ci sta assistendo in qualche modo. Molte navi sono state richiamate in Far East: il noleggiamento costa praticamente il doppio ma il mercato è in buona salute perché c'è tanta domanda. A distanza di dodici mesi sono cresciuti moltissimo anche i costi dei carburanti. Uno scenario piuttosto variabile ma abbiamo deciso di fare un'operazione importante”

Quale?

“Abbiamo rilanciato il servizio Italia-Libia che prima

era fissato ogni 24-25 giorni e ora prevede una partenza ogni 14 giorni. Siamo soddisfatti, la prima nave è appena partita e sta ottenendo un ottimo successo. Una linea dedicata su puntiamo molto”.

Era il vostro sogno nel cassetto che è diventato realtà?

“Proprio così, è una scommessa fatta sul futuro per essere sempre più di supporto alle aziende italiane che operano in Libia. Ci crediamo molto e auspichiamo che questo servizio diventi sempre più importante e si consolidi ulteriormente in questo 2021”

Il Gruppo Tarros è risultato primo tra le aziende del settore Trasporti, categoria Logistica, tra le 300 aziende italiane riconosciute come “Top Job – Best Employers 2021”. Qual è stato il segreto?

“Non sapevamo di essere stati selezionati, è stata una bellissima sorpresa. Credo che sia stato premiata la nostra gestione durante la prima fase della pandemia utilizzando al meglio anche la modalità dello smart working senza mai utilizzare lo strumento della cassa integrazione. La nostra forza? Abbiamo uffici in tutto il nostro mondo, e tutti si sono sentiti parte dello

stesso gruppo come un'unica entità. Si è creato un rapporto strettissimo tra ogni realtà che ci ha permesso di superare al meglio le difficoltà legate al primo approccio col Covid-19”.

Quale può essere la spinta del sistema logistico italiano?

“Indubbiamente la nostra capacità di essere flessibili e reattivi al cospetto di difficoltà e situazioni inaspettate. Lo abbiamo dimostrato da sempre e anche in questo quadro reso caotico dal Covid-19 lo stiamo evidenziando concretamente”.

Ma dove si deve migliorare?

“Le note dolenti sono le infrastrutture terrestri. Lo sviluppo dello shipping in Italia sarebbe favorito dalla sua conformazione estendendosi sulla fascia costiera con i porti vicini tra di loro. Ma serve assolutamente un rafforzamento dei collegamenti per attrarre volumi che oggi lasciano l'Italia ma penso anche a quei business che si trovano in una parte della Svizzera oppure in Germania: con una rete infrastrutturale più efficiente il nostro Paese sarebbe assolutamente in grado di attrarre questi traffici”. ■



“Nuove rotte e opportunità grazie alla Darsena Europa”

Il Terminal Lorenzini si prepara al futuro: “I treni sono raddoppiati, ma vogliamo investire sull’intermodalità”

Porto di Livorno

Una sfida vinta nei numeri anche se il 2020 ha rivoluzionato il mondo con la pandemia: “Abbiamo mantenuto performance in linea col 2019 su l’impiantistica e la merce varia e addirittura di crescita dei volumi per i container (+6,6%), non ricorrendo a misure di sostegno del reddito per i nostri dipendenti”, spiega Francesco Lorenzini, amministratore delegato del Terminal Lorenzini & C di Livorno. Ma anche un successo nella capacità di adattarsi a questo scenario inaspettato: “Abbiamo introdotto per la prima volta in azienda alcune best practice che resteranno valide anche nel futuro”, continua ancora l’ad di una realtà sempre che guarda al 2021 con ottimismo: “Ci aspettiamo un’ulteriore crescita, seppur lieve, rispetto ai volumi del 2020”, continua ancora Francesco Lorenzini.

Il futuro del porto di Livorno passa anche dalla Darsena Europa: “Si colloca nelle strategia complessiva italiana sulla logistica e sulla portualità tanto che sono stanziati circa 550 milioni di euro di risorse



Francesco Lorenzini

pubbliche. Se non si parte da questo assunto, non se ne coglie appieno la potenzialità. In concreto aprirà allo scalo livornese nuove opportunità in termini di naviglio e di miglioramento dell’accessibilità alle banchine, oggi fortemente limitata dalle dimensioni del canale di

accesso e del bacino di evoluzione e dalla profondità dei fondali che oscillano tra -11 e -13 metri. Saranno inoltre fondamentali i nuovi collegamenti ferroviari e viari che nasceranno: binari di oltre 700 metri, fondali a -18 metri, capacità massima a regime di 1,6 milioni di teus. Così si darà sviluppo ad uno scalo ingessato da vincoli infrastrutturali che ormai non sono al passo con i tempi”, sottolinea il Presidente Enio Lorenzini. Così si può pianificare una prospettiva di crescita anche se “non basterà.

Intanto c’è il tema della permanenza dei traffici attuali e delle opere fondamentali per rimanere competitivi fino a quando la Darsena Europa sarà realizzata e serviranno diversi anni. Per cui sono possibili passi in avanti che



Enio Lorenzini

offrono soluzioni a breve e medio termine. E oggi sono vitali tutti quegli investimenti tecnologici ed immateriali che migliorano la qualità del lavoro ed i controlli sulla merce. E’ possibile immaginare di attrarre linee che oggi saltano Livorno proprio per problematiche di accesso”, prosegue Enio Lorenzini. Si punta molto sull’intermodalità: “Negli ultimi due anni sono triplicati i treni in arrivo e abbiamo raddoppiato i binari in esercizio. Se fossero disponibili aree ulteriori, amplieremmo sicuramente ancora il numero e la lunghezza dei binari. Con beneficio ambientale e di sicurezza del trasporto”, aggiunge



l'altro amministratore delegato Daniele Grifoni . Che evidenzia l'importanza degli investimenti fatti dal Terminal Lorenzini & C per i nuovo fondali: “Si tratta di centinaia di migliaia di euro per allargare tre anni fa il canale.

A quell'intervento ne sono seguiti altri e altri saranno effettuati ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale. Ne ha beneficiato tutta la comunità portuale: “siamo orgogliosi di quanto fatto perché ha permesso di mantenere la linea settimanale verso il Sud America che rappresenta un traffico storico del porto livornese”.

Nell'agenda dell'azienda anche investimenti significativi nell'innovazione tecnologica negli ultimi due anni: “Tutte le gru RTG ed i Reach Stacker sono stati dotati di sensori anti collisione e telecamere di

assistenza alle manovre. Inoltre un progetto legato all'industria 4.0 permette di monitorare le informazioni meccaniche, le segnalazioni dei guasti e lo stato di tutto il parco mezzi di terra nonché dell'ultima gru acquistata”, continua l'ad

Francesco Lorenzini. Infine si guarda alle possibilità di sviluppo del sistema portuale italiano: “La prima cosa da fare? Una politica di condivisione degli obiettivi e strategie che non cambiano al cambiare dei governi, evitando così la frammentazione e la lotta tra scali che dovrebbero agire invece come sistema logistico integrato del paese”, conclude Grifoni. ■



Daniele Grifoni

“Numeri in crescita e nuove acquisizioni Così abbiamo risposto alla crisi”

Il gruppo Laghezza in continua espansione: “Il terzo terminal sarà dedicato alla logistica pesante”

Porto della Spezia

Effetto Covid? Il Gruppo Laghezza ha rafforzato ancora di più la sua posizione e lancia la sua sfida per un 2021 “in cui contiamo di superare il tetto dei 70 milioni di fatturato al netto delle operazioni di acquisizioni societarie che stiamo valutando”, spiega il Presidente e CEO Alessandro Laghezza.

Un bilancio del 2020, quanto è stato difficile vincere la sfida col Covid?

“Abbiamo dovuto fronteggiare un repentino calo dei volumi per i mesi del lockdown e della primavera che indubbiamente rischiava di condizionare in modo pesante i risultati di fine anno. Devo dire che da questo punto di vista l'azienda si è dimostrata reattiva al di là delle aspettative; abbiamo colto l'occasione per effettuare investimenti sia da un punto di vista infrastrutturale che digitale e quindi abbiamo posto le basi per un rilancio forte che ha già iniziato a



Alessandro Laghezza

“Contiamo di superare il tetto dei 70 milioni di fatturato al netto delle operazioni di acquisizioni”

manifestarsi nel secondo semestre dell'anno scorso e che è entrato a regime nel 2021. In altre parole non solo non abbiamo perso quota ma abbiamo rafforzato la nostra posizione”.

Quali sono gli obiettivi per il 2021?

“L'azienda si presenta a post covid rinnovata maggiormente visto il crescente peso delle attività logistiche all'interno del gruppo e maggiormente digitalizzata vista la progressiva sostituzione del software principale aziendale ERP. Net”. L'obiettivo per il 2021 chiaramente è riprendere e consolidare il trend di crescita degli ultimi anni sia nel settore doganale che in quello logistico. Contiamo di superare il tetto dei 70 milioni di fatturato al netto delle operazioni di acquisizioni societarie che stiamo valutando”.

Siete una realtà sempre più in crescita, quale sarà il ruolo del terzo terminal?

“Il terzo terminal è destinato prevalentemente alla logistica pesante e quindi a traffici di commodity quali il siderurgico e il mondo del fuori sagoma. 10.000 metri quadri di cui 2000 coperti, nell'area più vicina al porto forniscono già identikit e motivazione di questo investimento a La Spezia”

Su quali business intendete puntare per il futuro?

“La nostra azienda intende puntare ancora sull’assistenza e consulenza doganale, da offrirsi non solo nei porti ma anche presso le aziende, sfruttando al meglio le possibilità schiuse dal nuovo Codice Unionale”.

Avete investito molto sulla digitalizzazione, ci racconta la ‘torre di controllo’ per le operazioni doganali?

“Da La Spezia gestiamo il 90% delle operazioni svolte su tutta Italia, in stretta connessione digitale con i nostri clienti e con i nostri 18 uffici periferici distribuiti in tutta Italia. E’ stato realizzato un ufficio nuovo di circa 1000 mq con centinaia di posti di lavoro dedicati al mondo doganale che vanno sia dalla bollettazione al customer care che alla consulenza. La Torre di controllo che è ormai pronta a entrare in servizio è al tempo stesso sintesi e fiore all’occhiello del nostro lavoro, nell’ottica di una digitalizzazione che deve trasformarsi subito in efficienza frutto di un controllo costante in tempo reale su tutte”.

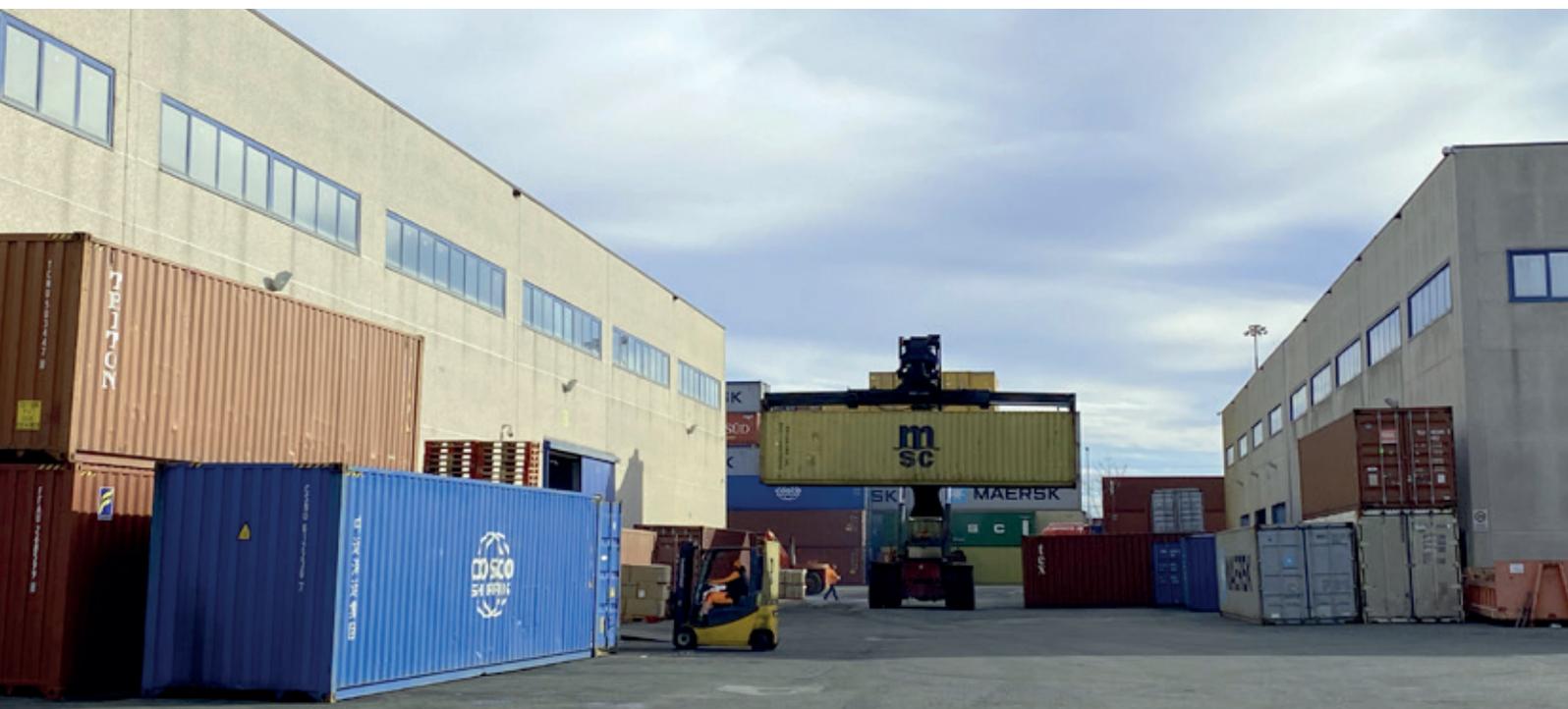
Come può fare squadra lo shipping italiano per fronteggiare gli scali del Nord Europa?

“Il gap tra gli scali Italiani e quelli del Nord Europa è prevalentemente infrastrutturale, quindi è ovvio che molto può essere fatto a livello di semplificazione burocratica, di razionalizzazione e completamento

dei servizi offerti, ma è ovvio che sino a quando le infrastrutture fondamentali, mi riferisco in principal modo alle connessioni ferroviarie, non saranno completate (Terzo valico, Pontremolese) non c’è una reale possibilità di andare ad aggredire i mercati del centro Europa. Con le nuove infrastrutture in funzione, gli imprenditori italiani dimostreranno da subito l’energia e le capacità necessarie per poter portare la loro offerta all’interno dell’Europa come già tra l’altro sta dimostrando uno scalo in forte crescita, Trieste, che sta facendo di dinamicità e dotazione intermodale un eccezionale propellente”.

Carenze infrastrutturali e disagi sulle autostrade per i lavori, quanto pesano sulla vostra attività?

“Impattano in maniera molto pesante questi disagi. Nonostante la realizzazione del nuovo ponte di Genova, ponte San Giorgio, il nodo di Genova rimane intensamente congestionato a causa dell’incensanti blocchi causati dai lavori che avvengo sulle direttrici autostradali e che sono stati rimandati per molti anni. Questo limita fortemente non solo l’economicità del trasporto ma anche le potenzialità del porto. E’ chiaro che ci vuole un grande piano Marshall infrastrutturale per la Liguria che ripensi, anche nell’ottica del recovery paln, il ruolo strategico di questa regione come porta d’accesso dell’import ed export italiano nelle prospettive europee”. ■



“Palermo e il suo porto Simboli del Sud che innova e produce”

Pasqualino Monti spiega la rivoluzione dello scalo siciliano: “A giugno la nuova stazione marittima”

Porto di Palermo

La rivoluzione dello scalo siciliano: “A giugno la nuova stazione marittima”

Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale: il bilancio del 2020 e prospettive per il 2021?

“Abbiamo conseguito risultati impensabili con l'avvio di lavori congelati da decenni che hanno ridato a Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - porti che ricadono sotto la giurisdizione dell'AdSP - la certezza di tornare a essere realtà economiche produttive e generatori di occupazione vera. Concretezza, focalizzazione su obiettivi definiti, rapidità nella fase esecutiva - entro i vincoli di legalità sempre rispettati e fatti rispettare con rigore - sono i principi alla base della nostra pianificazione. I porti della Sicilia occidentale hanno insediato funzioni in grado di superare la retorica delle aree depresse per sviluppare - finalmente - il capitale territoriale che possiedono e diventare competitivi. Il porto di Palermo, caratterizzato da flussi di merci ro-ro, ha registrato un aumento di oltre il 20% di traffico, in un'attività sempre in crescita negli ultimi anni - neppure il Covid l'ha fermata - e che noi lavoriamo per incrementare. Il risultato è soprattutto frutto di opere progettate e realizzate in tempi record e utili al mercato perché condivise con i player che sul mercato operano. Sono terminati i lavori di dragaggio, il 25 giugno

inaugureremo una riqualificata stazione marittima: interventi che si aggiungono al terminal aliscafi, inaugurato lo scorso ottobre che insiste sulla rinnovata banchina Sammuzzo e, con i 25,5 milioni di euro finanziati e aggiudicati per il profondo intervento sul molo Trapezoidale - l'area diventerà un concentrato di attrazioni: un parco archeologico, un convention center, ristoranti e negozi dove si potranno acquistare le eccellenze siciliane dell'enogastronomia - cambierà totalmente il volto della zona sud del porto, destinata esclusivamente al traffico di cabotaggio nazionale e alle crociere. Anche negli altri tre porti le opere di riordino, costruzione e riqualificazione di infrastrutture e strutture ricettive sono in corso”.

In poco più di tre anni l'AdSP ha investito circa 400 milioni di euro nei suoi porti: quale filosofia ha accompagnato questo piano?

“L'azione dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha dimostrato, negli ultimi tre anni, come sia possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei, un puzzle di strumenti complementari a sostegno di diverse tipologie di interventi, che si legano e si fondono insieme per potenziare la rete. Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato, determinanti per creare economia reale. E per restituire il mare ai cittadini, facendo comprendere come il porto non sia una servitù bensì una risorsa. Tutti i lavori effettuati sono già stati “metabolizzati” dal mercato, attratto, nelle sue diverse componenti di

traffico, dalle nostre realtà, alcune sempre ignorate e mai valorizzate. Il Sud che innova e produce apre un quadro di nuovi scenari in una logica internazionale, con l'Ue pronta a sostenere la ripresa economica degli stati membri iniettando milioni di euro da spendere per l'infrastrutturazione della rete portuale, oltre che stradale e ferroviaria. Per colmare l'inaccettabile distanza tra nord e sud”.

Avete presentato il progetto del nuovo waterfront, quali saranno le linee guida?

“L'azione riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all'accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all'interno del terminal multimodale ro-ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi”.

A giugno sarà inaugurata la nuova stazione marittima, lanciate una sfida importante: quali sono gli obiettivi da raggiungere?

“La stazione marittima è stata totalmente adeguata e rimodernata e oggi costituisce un asset visibile e ben

“Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato”



Pasqualino Monti

restaurato. All'inizio del mio mandato era sequestrata e stessa sorte era toccata alla banchina su cui insiste con lavori interrotti nel 2008: dal prossimo 25 giugno, invece, potrà ospitare due navi XL in contemporanea, cioè 12 mila passeggeri. Un luogo da vivere. E' stata data in concessione a due tra le più grandi compagnie al mondo, Costa e Msc – alle quali si aggiungerà Royal Caribbean – che la gestiranno per i prossimi 30 anni con l'obbligo di portare il numero dei passeggeri a un milione e mezzo. Sicuri come siamo che il traffico crocieristico, molto penalizzato dall'emergenza sanitaria, ritornerà presto a essere quello di prima”.

Dove può arrivare in termini di volumi il porto di Palermo entro i prossimi cinque anni?

“Per i crocieristi penso a un incremento del 300% rispetto non agli ultimi dati ma a quelli del 2019, cioè prima che la pandemia paralizzasse il mercato. Per quel che riguarda il traffico di cabotaggio nazionale dico almeno il 200% in più, mentre per il ro-ro ritengo che i numeri possano rimanere stabili, con un aumento tra il 10% e il 20%, perché anche durante l'emergenza sanitaria abbiamo avuto un'importante crescita”.

Oggi l'Europa cosa può fare per i porti italiani?

“Onestamente rovescerei l'approccio, prima cercherei di capire cosa il nostro Paese vuol fare dei suoi porti e della sua rete logistica. E' sbagliato non affrontare argomenti quali la natura giuridica degli enti, il rafforzamento deciso del ruolo delle autorità di sistema portuale, la redazione di un vero piano industriale del sistema intermodale nazionale per abbattere i costi della logistica tanto cari al nostro sistema industriale, il rafforzamento degli strumenti di incentivazione all'insediamento industriale come le ZES, con l'obiettivo di dialogare direttamente con il mercato per trattare le condizioni affinché si ottengano realmente nuovi insediamenti industriali. Come vede, non solo argomenti strettamente connessi al “porto” ma che si inseriscono nel giusto modo di inquadrare il porto quale anello di una catena logistica ben più ampia”. →

Ma l'Italia ci crede davvero allo sviluppo del cluster marittimo?

“Sino ad oggi ha dimostrato di muoversi in modo confuso del tipo “vorrei ma non posso”. Siamo ancora lontani dalla reale comprensione delle potenzialità del cluster marittimo italiano. E questo è assurdo!!!”.

Se lei fosse Ministro delle Infrastrutture, quale sarebbe la prima misura che adotterebbe a favore della portualità italiana?

“Riformerei il sistema, mettendo al centro le AdSP”. ■



Innovazione tecnologica e servizi specialistici a valore aggiunto per la Logistica.

Vitrociset abilita il processo di Digital Transformation nel mondo dei trasporti, supportando gli operatori nazionali del settore logistico per aumentare la competitività del sistema Paese.



“Rinfuse liquide, business resiliente al Covid”

Saar: “La capacità di stoccaggio è aumentata del 20-25%, il fatturato cresce e vogliamo assumere”

Porto di Genova

“ Il 2020 è stato un anno positivo, migliore del precedente, perché le attività in cui operiamo, alimentare e olii vegetali da cui si ottiene il biodiesel, sono cresciute nonostante il Covid-19. Attività che aumenteranno anche nel 2021, anno in cui prevediamo di espanderci ulteriormente perché i segnali che ci arrivano dai primi mesi dell’anno sono tutti con il segno più”.

Giuseppe Costa, amministratore delegato della Saar Depositi Portuali, storico operatore del porto di Genova, giudica il business delle rinfuse liquide di olii vegetali “meno visibile” rispetto a quello dei passeggeri o dei contenitori ma sicuramente più “resiliente”, almeno ai tempi del Covid-19, visto lo stato di buona salute dei traffici dimostrato da questa tipologia di prodotti negli ultimi dodici mesi rispetto al calo trasversale dei traffici, in alcuni casi azzerato

(vedi crociere), nel porto di Genova. Con quasi 120 mila metri cubi di serbatoi, la Saar Depositi Portuali rappresenta il terminal più grande nel Mediterraneo (insieme al polo di Ravenna) per lo sbarco e la movimentazione di olii vegetali e grassi animali (olio di palma, di cocco, di palmisti, di oliva, di arachide, di mais, sevo e altri ancora). Il terminal sta attraversando una fase di crescita, grazie soprattutto agli investimenti pianificati dall’imprenditore genovese che nel giro di due anni ha messo in cantiere 7 milioni di euro per aumentarne la capacità.



Giuseppe Costa



“Per il momento, abbiamo circa 20 mila metri cubi di rinfuse liquide in più che nel nostro caso vuol dire +20-25%% di stoccaggio. Questo significa che possiamo lavorare una quantità maggiore di prodotti in porto e di consegnarli semilavorati ai nostri clienti”, spiega l’ad della Saar Depositi Portuali, società che ha chiuso il 2020 con un fatturato di 16 milioni di euro contro i 4 milioni di euro del 1996 e 12 milioni del 2017. Anche la forza lavoro è raddoppiata: da 26 dipendenti ad oltre 50 di oggi. “Contiamo di assumere ancora quando avremo portato a termine nella seconda metà del 2021 il piano di investimenti. Sono tutte iniziative che stiamo realizzando con le nostre forze, senza alcun sostegno esterno”, puntualizza Costa. Per quanto riguarda il settore alimentare, il cliente maggiore della Saar Depositi Portuali è Ferrero, il colosso dei dolci di Alba. “E’ il più importante, ma non è il solo perché serviamo la maggior parte delle aziende alimentari del nord-ovest”, sottolinea l’ad aggiungendo: “I prodotti che arrivano via nave a Genova provengono dall’Asia e dall’Africa”. Costa è

convinto che il traffico di rinfuse liquide è destinato a crescere ancora nel porto ligure: “Negli ultimi mesi il mercato ha dato segnali molto positivi. I consumi, anche quelli alimentari, sono in crescita e il nostro Paese sta attraversando una fase, seppur molto critica, di ripresa economica dopo il duro colpo del Covid – conclude l’ad -. Crediamo che oltre ai contenitori, nel porto di Genova possa ancora esserci spazio per una realtà come la nostra che movimentava esclusivamente rinfuse. Siamo l’unico terminalista proprietario dei propri spazi in porto, anche questo è un nostro punto di forza”. ■

 **PSA GENOVA PRA'**



Bacino Portuale di Pra' - Genova
www.psagp.it

 **PSA SECH**



Calata Sanità - Genova
www.sech.it

“Il terminal a emissioni zero La sfida green è la nostra priorità”

Il gruppo Gallozzi investe ancora in tecnologia: “Pronti per la nuova generazione di terminal container”

Porto di Salerno

Agostino Gallozzi, presidente del gruppo portuale di Salerno, elenca le priorità e traccia la rotta degli investimenti.

Si è chiuso il 2020, che bilancio possiamo fare?

“In controtendenza rispetto agli effetti recessivi determinati nel mondo dalla pandemia, il 2020 si è concluso per Salerno Container Terminal con un mantenimento dei volumi di traffico, in realtà migliorati di circa il 2% (309.750 teus rispetto a 303.678 del 2019). La contrazione dei flussi di merci all'importazione, strettamente correlata al calo dei consumi in fase di lockdown, è stata bilanciata da due fattori. Da un lato la crescita intorno al 10% delle esportazioni, a conferma della centralità del nostro scalo rispetto alle aree manifatturiere del Centro Sud, in particolare del settore dell'agroalimentare e del food. Dall'altro, in attesa del dragaggio, poi completato nel marzo 2021, Sct ha puntato al proprio rafforzamento nei collegamenti mediterranei. È stata avviata un'importante collaborazione con il servizio in joint tra l'italiana “Tarros Line” e la turca “Arkas”, che assicura scali bisettimanali, in direzione Est ed in direzione Ovest, tra Salerno ed i porti della sponda orientale e quella occidentale dell'intero bacino del Mediterraneo. Nel mese di novembre del 2020 è partito il nuovo servizio marittimo settimanale della compagnia di navigazione Akkon Lines, con sede ad Istanbul. A dicembre si è registrato l'approdo inaugurale del nuovo servizio settimanale full

container TMX2 Turkey Med Express, della francese CMA-CGM”.

È stato un 2020 condizionato dalla pandemia, una ricetta per ripartire?

“L'intera economia globale, nel corso del 2020, è stata segnata dalla pandemia che ha evidenziato nella prima metà dell'anno un forte rallentamento delle capacità produttive, con le fabbriche in larga parte chiuse per il lockdown, ed allo stesso tempo una caduta delle capacità di spesa e, quindi, di consumo delle popolazioni in ogni parte del mondo. Nella seconda parte dell'anno, si è allentata la chiusura dei siti produttivi, con un recupero sul fronte della offerta, ma è rimasta critica la condizione dei redditi privati e pertanto della domanda, dimostrando, ove mai fosse necessario, la stretta correlazione nell'interscambio globale, tra capacità produttive e sostenibilità dei consumi tra aree di interscambio geograficamente molto distanti tra di loro. Considerato che le capacità produttive sono rimaste intatte e pronte alla ripartenza, occorre dare priorità a due fattori. Innanzitutto, l'urgenza di puntare prioritariamente sulla vaccinazione e sulla sua estensione capillare a tutte le popolazioni, così da consentire la riapertura di tutte le attività ora chiuse, far crescere le capacità di spesa individuali e quindi dei consumi. Poi puntare ancora più di prima alla gestione competitiva della mobilità di merci e persone, per consentire alle nostre imprese di intercettare per prime, nel modo



più efficiente ed ai costi più bassi, le comunità di consumatori nel mondo che avranno ritrovato la capacità di spesa. Ma deve essere chiaro, ogni tipologia di mobilità può diventare competitiva solo se sorretta da una rete adeguata di infrastrutture che nei porti possa integrare le reti lunghe dei traffici internazionali con le reti brevi della distribuzione territoriale. Questo è un tema rispetto al quale il nostro Paese deve ancora imparare la lezione, perché è inconcepibile assistere ad ingiustificabili ritardi cronici nella realizzazione proprio delle opere che consentirebbero maggiore competitività alle produzioni italiane nel mondo”.

Quali sono le prospettive per il 2021?

“L’attuale crisi ha accentuato un percorso, ormai, già in atto: il passaggio, cioè, da una globalizzazione unilaterale (produzioni in Oriente e consumi in Occidente) ad una globalizzazione plurilaterale, in cui l’interscambio delle merci - tra import ed export - prende forma attraverso un’operazione di bilanciamento delle merci tra molteplici aree del mondo. In questa prospettiva la partita della ripresa e della ripartenza del Paese Italia si gioca nello scenario del mercato di scambio internazionale, dove i porti non sono più i nodi terminali di un processo bilaterale - da Est a Ovest - ma acquisiscono centralità rispetto a quella che è possibile definire un’economia pluricentrica.

Prevedo che, a parità di scenario, la prima metà dell’anno 2021 si presenterà simile alla seconda metà dell’anno 2020, con un punto fermo di attrazione che si può individuare nell’export del settore agroalimentare e del food, destinato al consumo domestico. La seconda metà dell’anno, con la progressiva riapertura di tutte le attività, vedrà una moderata ripresa, con il recupero

sia delle capacità produttive che dei consumi, mentre il primo semestre del 2022 potrebbe sorprendere con una forte accelerazione del rilancio. È in tale contesto che si inseriscono tre ambiti di intervento che indirizzano le scelte strategiche che la nostra azienda sta compiendo e che continuerà a percorrere: il potenziamento della capacità produttiva e la relativa innovazione tecnologica; la crescita dell’occupazione che si configura come scelta etica e sociale; la tutela dell’ambiente come opzione prevalente nella prospettiva di breve, medio e lungo termine”.

Su quali investimenti vi concentrerete nel 2021?

“Nonostante la difficile congiuntura, va detto che non abbiamo mai perso di vista il programma di ulteriore potenziamento delle strutture operative del nostro terminal. Con l’arrivo, nel mese di agosto del 2020, della quarta nuova maxi gru della Liebherr, sono salite a sette le gru in esercizio, portando a termine - in soli ventiquattro mesi - un ambizioso piano di investimenti, pari a circa trenta milioni di euro. Il set up industriale del terminal è stato completamente →



“Il primo semestre del 2022 potrebbe sorprendere con una forte accelerazione del rilancio”

Agostino Gallozzi

ridisegnato, in previsione delle enormi opportunità che già nel 2021 i nuovi fondali del porto consentiranno. Proseguiranno gli investimenti legati all'innovazione tecnologica. La "control room", vera cabina di regia e centro nevralgico di tutte le attività di pianificazione, gestione e controllo operativo, completata nel 2020, è in fase di integrazione con la realizzazione di gate completamente automatici, per l'accesso molto più veloce di camion e contenitori alle aree del terminal. In questo nuovo anno sono in fase di espansione due nuove attività operative, per le quali sono stati già sottoscritti importanti contratti: la divisione "general cargo" per la movimentazione di merci alla rinfusa e non containerizzate; la divisione camionistica, per il trasporto su gomma in una ottica di filiera integrata mare-terra-mare.

Occorre aggiungere - terminati ormai i dragaggi del porto con i fondali che arrivano a circa 15 metri - che dovremo solo attendere il completamento dei lavori di allargamento dell'imboccatura, partiti alla fine dello scorso anno. In questo modo potranno accedere in banchina navi di 350 metri di lunghezza, riportando a Salerno le toccate dirette delle linee transoceaniche. Ma intendiamo coniugare il tema dello sviluppo con la consapevolezza della compatibilità ambientale. Già lo scorso anno abbiamo posto le basi, con il gruppo tedesco Liebherr, per la realizzazione di una nuova generazione di terminal contenitori, totalmente ad emissioni zero, con la completa abolizione di motori a combustione interna.

È una sfida che assume carattere di priorità, non soltanto etica, per l'azienda ed i suoi azionisti".

Recovery Fund, cosa si aspettano i terminalisti?

"I terminalisti si aspettano ciò che chiede l'Italia intera: capacità di spesa, capacità di realizzare opere. È necessario mettere in campo un nuovo modello culturale basato sul fare, che vede la sua ragion d'essere nel tendere al raggiungimento dell'obiettivo, assumendo il fattore tempo come il pilastro centrale che sostiene tutta l'architettura dello sviluppo. Se teniamo conto che l'Italia è a crescita zero da decenni,

ancor prima delle crisi finanziarie del 2008 e del 2010, e ancor prima della pandemia, emerge il tema che travalica anche la grave crisi sanitaria.

Molte delle risorse a sostegno dell'economia sono riconducibili a manovre di debito. A patto che il Governo ne strutturi i rimborsi in almeno quindici anni, rispetto ai tempi previsti dai decreti Cura Italia e Liquidità, tali risorse potranno essere restituite dalle imprese solo a fronte di una significativa crescita della nostra economia. E quindi, a mio avviso, occorre rinforzare lo standing di un'Italia grande Paese manifatturiero delle produzioni di qualità, rese competitive nel mondo, grazie anche al vantaggio logistico della propria posizione nel Mediterraneo. Una "visione-Paese" export oriented, con dimensione internazionale, che riguarda con la stessa forza anche il comparto turistico orientato, allo stesso modo, verso i mercati del mondo. Su questa visione dovranno essere rese coerenti ed omogenee tutte le iniziative da attivare: formazione dei giovani alla internazionalizzazione, dinamica imprenditoriale, accompagnamento istituzionale, up grading infrastrutturale, solo per citarne alcune. Se queste sono le possibili ambizioni strategiche del nostro Paese, risulta evidente la assoluta centralità del suo sistema portuale, che va costantemente riallineato alle veloci dinamiche evolutive del mondo dello shipping, così da essere il più potente e competitivo gateway verso i mercati della globalizzazione.

Ma è innanzitutto necessario modificare quello che possiamo definire lo status culturale della pubblica amministrazione. I tempi di realizzazione e di adeguamento sono da troppo tempo dissonanti rispetto alla velocità con cui si muovono gli altri Paesi e rispetto a ciò che accade nel mondo.

È in questo contesto che si inseriscono le istanze dei terminalisti. Metteteci in condizione di aiutare il nostro Paese a competere meglio e di più nel mondo, perché crescita economica significa crescita sociale. Noi sentiamo di poterlo fare, ma se non si sincronizzano le tempistiche tra pubblico e privato non potremo mai realmente raggiungere livelli concreti di competitività ed avremo perso la grande opportunità offerta dal Recovery Fund". ■



Gruppo Spinelli

LOGISTICS PROVIDER



“La Piattaforma Logistica Nazionale nuovo modello per tutto il settore”

Vitrociset punta sulla logistica: “Siamo leader della digital transformation: abbiamo risorse e know-how”

Roma

Il futuro passa dalla Digital Transformation, così il settore dei trasporti in Italia può diventare un'eccellenza: “La piattaforma Logistica nazionale dovrà rappresentare un modello trasformazione digitale per tutto il settore, facendo leva su attività a breve-medio termine”, spiega Paolo Solferino, Amministratore Delegato di Vitrociset, realtà di primissimo piano che fa parte del Gruppo Leonardo.

Chi è Vitrociset? E cosa fa?

“La nostra Azienda fornisce servizi e soluzioni specialistiche per sistemi complessi nei settori Difesa, Logistica e Trasporti, sfruttando le tecnologie all'avanguardia in ambito ICT, sicurezza, e simulazione. All'interno del Gruppo Leonardo, di cui facciamo parte, siamo l'azienda che si occupa di Smart Logistics. Rispondiamo alle più specifiche esigenze dei nostri Clienti, creando valore e garantendo compatibilità operativa e la necessaria flessibilità per essere a prova di futuro”.

Le attività di Vitrociset nel settore dei trasporti?

“Nel settore dei trasporti siamo impegnati attivamente nel processo di digital transformation, promosso a livello nazionale e comunitario, e offriamo servizi e soluzioni per il supporto operativo e per la sicurezza dei trasporti marittimo portuali e intermodali,



Paolo Solferino

“Dobbiamo gestire i dati per mitigare i colli di bottiglia durante le operazioni”

conoscendo le necessità operative, amministrative ed autorizzative dei soggetti pubblici e privati coinvolti.

Sfruttando la sinergia con le capacità e le esperienze del Gruppo di cui siamo parte, abbiamo sviluppato sistemi per il mondo dei trasporti e sistemi di sicurezza, sia in ambito nazionale che internazionale, e abbiamo risorse, esperienza e know-how in questo settore, sia nel campo dei processi operativi che in quello della safety e security. In questo momento siamo direttamente coinvolti, come punto di riferimento all'interno di Leonardo, per le iniziative di digitalizzazione nel settore trasporti, che auspichiamo siano previste nel Next Gen EU a supporto del Sistema Paese”.

Come si concretizza la trasformazione digitale in un settore complesso ed eterogeneo come quello dei trasporti?

“Velocizzare e semplificare le procedure operative, uniformando il trasferimento di dati tra operatori privati e tra questi e quelli pubblici attraverso la progettazione e sviluppo di sistemi per lo scambio digitale sicuro delle informazioni. Digital Transformation non significa solo innovazione tecnologica, ma soprattutto è la gestione dei dati al fine di mitigare i colli di bottiglia durante le operazioni, ma anche l’assistenza agli operatori nel processo di digitalizzazione in termini di formazione, training on-the job e servizi di supporto operativo.

Inoltre, grazie all’enorme patrimonio informativo generato, la Digital Transformation nel settore dei trasporti può anche generare una grande opportunità in termini di sicurezza, mobilità e ambiente portando valore anche al territorio”.

Quindi la digitalizzazione non è solo una questione di innovazione tecnologica

“La nostra esperienza nella fornitura di servizi specializzati in settori altamente critici per il Paese, così come le indicazioni fornite recentemente da CONFETRA sulla numerosità ed eterogeneità dei soggetti che intervengono nei processi operativi e amministrativi del trasporto, ci dicono che l’innovazione tecnologica è un tassello necessario ma non sufficiente per una concreta trasformazione.

Dobbiamo procedere con il coinvolgimento degli operatori pubblici e privati, nei diversi processi e nelle scelte, condividendo le esigenze e le aspettative di settore; con il consenso e con la collaborazione nella progettualità e nell’implementazione di soluzioni che siano tanto innovative quanto efficaci per tutti”.

Finalmente sembra partire il processo di trasformazione digitale della logistica italiana con la piattaforma di logistica nazionale. cosa ne pensa?

“Dopo le difficoltà intercorse negli ultimi anni tutti auspichiamo un imminente nuovo inizio, basato su poche azioni, chiare e concrete, che diano un segnale al mercato e agli operatori. La piattaforma Logistica nazionale dovrà rappresentare un modello di Digital Transformation per tutto il settore, facendo leva su attività a breve-medio termine. Pensiamo, ad esempio, di dover massimizzare il riuso degli asset esistenti anche con il coinvolgimento delle Aziende attualmente coinvolte e completare le funzionalità delle piattaforme con la condivisione e collaborazione degli operatori pubblici (come le AdSP) e privati. E ci potremmo riuscire progettando dal principio un’infrastruttura tecnologica flessibile che supporti una governance delle piattaforme agile e distribuita verso i nodi logistici”. ■



“Il porto affronti le sfide Il futuro va affrontato a viso aperto”

Il bilancio dei primi 100 giorni del presidente: “Serve un nuovo patto tra il terminal Lsct e la città”

Porto della Spezia

“Sono stati 100 giorni dedicati prevalentemente all’ascolto: delle istituzioni che rappresentano il territorio, delle associazioni di categoria e sindacali che ne rappresentano il tessuto sociale e produttivo, di quelle che rappresentano istanze ambientaliste, molto critiche verso i porti che rappresento”.

Mario Sommariva traccia un primo bilancio della sua nuova avventura alla guida dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. “Ho cercato di farmi delle prime idee – spiega -, di affrontare direttamente temi caldi come quello della situazione dell’autotrasporto oppure di cercare di rilanciare l’iter di approvazione del Piano regolatore del porto di Carrara, osteggiato da alcuni settori dell’opinione pubblica. Poi sto conoscendo i miei collaboratori e collaboratrici, incontrandoli uno ad uno. Sono la principale risorsa dell’Autorità e meritano grande attenzione”.

Come vede il porto spezzino fra 4 anni? Qual è l’obiettivo che vuole raggiungere?

“Non so fra quattro anni, so come vorrei vederlo fra sei mesi. Vorrei vedere un porto che si lancia a viso aperto verso le sfide future, che poi sono quelle definite dal “new green deal” della Von der Layen: transizione energetica e digitale, nuove politiche del lavoro e della formazione. Un porto, un sistema portuale, che accetta di vivere una fase nuova e che riparte con la stessa carica innovativa che lo ha contraddistinto negli anni

ma cogliendo le novità della fase storica. La pandemia ci ha cambiato tutti, basti pensare che abbiamo un governo di ‘unità nazionale’ come non accadeva dal 1945”.

LSCT, terminal chiave per la tenuta del porto spezzino. Alla luce delle tensioni avute nei mesi scorsi, prima del suo insediamento, com’è oggi la situazione? Quali sono le potenzialità che il LSCT può ancora esprimere?

“Come ho ricordato in svariate occasioni, La Spezia è la prima provincia in Italia per incidenza della Blue Economy sul numero di imprese esistenti sul territorio. Significa che c’è un ‘golfo’ ricco di una pluralità di attività (la filiera dell’industria del mare). Esiste dunque un “sistema” di fatto, non una semplice entità giuridica creata a tavolino, del quale LSCT è perno e forza trainante. Lo shipping mondiale è in una fase complessa: ‘disruption’ delle catene logistiche, effetti



Mario Sommariva

“Lo strumento della concessione demaniale dovrà essere revisionato”



dell'integrazione verticale dei vettori, tensioni fra caricatori e armatori dovute all'impennata dei noli. In questo contesto non semplice, La Spezia mantiene integre alcune caratteristiche che costituiscono punti di forza e potenzialità ulteriori: la posizione geografica lungo l'asse Tirreno-Brennero, l'integrazione con aree produttive fondamentali quali il parmense ed il piacentino, la forte propensione ad essere un porto ferroviario, un network di collegamenti mediterranei. Queste caratteristiche, se adeguatamente sviluppate con interventi mirati, anche a cura di Adsp, specie sull'efficienza dei servizi ferroviari, possono essere ancora la base dello sviluppo di LSCT”.

In che modo pensa che questo sviluppo possa avvenire?

“Occorre un nuovo ‘patto’ fra il terminal e la città,

attraverso lo strumento della concessione demaniale che deve essere revisionata. Stiamo lavorando alla stesura di un accordo procedimentale che contenga gli elementi del nuovo patto: gli investimenti con nuovi piazzali e banchine, i dragaggi strettamente necessari, i traffici, l'occupazione, la tutela ambientale, l'ottimizzazione delle aree retroportuali di S. Stefano Magra, la retrocessione da Calata Paita ed il Waterfront. Se LSCT saprà essere protagonista di questa nuova fase si prospetta un futuro positivo per il nostro sistema portuale”. ■

“Siamo la porta d’Europa Vogliamo continuare a investire”

HHLA sbarca nel porto dell’Adriatico: “Puntiamo a espanderci. L’area delle acciaierie? Ci interessa”

Porto di Trieste

“Con l’investimento a Trieste, HHLA ha aggiunto un hub di importanza strategica alla sua rete portuale e intermodale esistente”, spiega Philip Sweens, Managing Director di HHLA International che parla anche dei prossimi business su cui puntare.

Quali sono le prospettive per il 2021?

“HHLA ha acquisito una quota di maggioranza nel terminal multifunzionale Piattaforma Logistica di Trieste (PLT) all’inizio del 2021. Già nel mese di marzo, HHLA PLT Italy ha avviato le operazioni con il primo scalo commerciale della nave Ro-Ro “Ulusoy 14”. C’è molto interesse da parte del mercato nel nuovo terminal per generare un ulteriore potenziale di carico per la struttura, essendo l’unico terminal generale a Trieste”.

Per il futuro quali possono essere i nuovi business su cui puntare?

“Con l’investimento a Trieste, HHLA ha aggiunto un hub di importanza strategica alla sua rete portuale e intermodale esistente. In termini di trasporto marittimo, stiamo guardando inizialmente al traffico regionale e quello feeder nella regione del Mediterraneo. Grazie al buon collegamento con la rete ferroviaria europea - HHLA PLT Italy ha un proprio collegamento ferroviario di uso comune -, le merci possono essere trasportate rapidamente nell’entroterra, ad esempio in Austria, Ungheria e

Germania meridionale. Lo stretto collegamento tra la movimentazione portuale e il trasporto nell’entroterra è un modello di business che ha già riscosso molto successo in altre sedi di HHLA”.

A quali settori saranno indirizzati gli investimenti futuri?

“Attualmente il nostro focus è quello di garantire un avvio ottimale delle strutture esistenti e di sviluppare le attività di movimentazione in linea con le esigenze del cliente. Il sito è stato preparato secondo necessità, e i requisiti sistemici, tecnici e di personale sono stati soddisfatti. Detto questo, l’area adiacente al terminal, che una volta era l’acciaieria, è attualmente in fase di riqualificazione e potrebbe rappresentare un’area di espansione significativa per il terminal in un futuro remoto”.

“Grazie al treno le merci possono essere trasportate rapidamente nell’entroterra”



Philip Sweens



Quali sono le potenzialità del porto di Trieste?

“La regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico negli ultimi anni. Come porto più settentrionale del Mediterraneo, Trieste è la porta meridionale di accesso all’Europa centrale e orientale. Con HHLA PLT Italy, HHLA si sta posizionando in un mercato in crescita che offre buone opportunità di sviluppo, compresa la possibilità di partecipare attivamente e contribuire a formare nuovi e mutevoli flussi di merci. La posizione strategicamente rilevante del porto di Trieste sull’Adriatico consente soprattutto ottime opportunità di sviluppo nel trasporto verso l’entroterra.

Il Recovery Fund potrebbe essere un’occasione per potenziare il sistema portuale italiano?

Sì, il Recovery Fund rappresenta un’opportunità per l’ulteriore sviluppo del sistema portuale italiano e sono previsti alcuni investimenti significativi per rafforzare questa infrastruttura fondamentale per l’Italia e l’Europa. È previsto che anche Trieste rientri tra i destinatari dei fondi del Recovery Fund, il che sottolinea e valorizza ancor di più l’importanza del porto per l’economia italiana ed europea”. ■

“Pronti per le mega portacontainer con le nostre nuove gru”

Il manager di Tmt lancia la sfida: “Più treni e investimenti sulla tecnologia per continuare a crescere”

Porto di Trieste

“Nuovi servizi, investimenti di primissimo piano sul Terminal di Trieste e un obiettivo importante legato al Project Cargo”: Stefano Selvatici, Amministratore Delegato di Trieste Marine Terminal S.p.A., indica le strategie per il futuro.

Uno sguardo al 2020, che sfida è stata convivere con il Covid?

“Anche noi, come tutti, abbiamo affrontato e affrontiamo un nemico che ci era sconosciuto, che abbiamo dovuto imparare a conoscere e a gestire e con il quale, oggi, siamo in grado di convivere grazie alla nostra estrema attenzione a tutte le procedure e al rispetto dei protocolli sanitari. Guardando al business dello scorso anno, possiamo però dire che il totale del traffico che abbiamo registrato è stato quasi in linea con quello del 2019, che è stato il terzo consecutivo anno record per il traffico movimentato”.

Quali sono i traguardi da raggiungere in questo 2021?

“Puntiamo alla crescita, non solo grazie al recupero che il mercato sta palesando, ma anche e soprattutto offrendo servizi aggiuntivi ai nostri clienti, come i nuovi collegamenti ferroviari che abbiamo sviluppato nel corso del 2020, come ad esempio, i treni diretti su Padova e sull’Austria. Un altro obiettivo importante è legato al Project Cargo, un settore particolare nel quale stiamo crescendo e in cui continuiamo ad investire



“Puntiamo molto sul project cargo, settore in rapida espansione”

Stefano Selvatici

ormai da qualche anno per consentire alle Compagnie Marittime che scalano TMT di poter imbarcare su navi porta container anche carichi non containerizzati di peso e dimensioni rilevanti. Tutto ciò è reso possibile, grazie agli equipment e ai mezzi specializzati gestiti presso il terminal da un team di professionisti dedicati a questa attività. Infine, fra i nostri obiettivi di primo piano, c’è senz’altro quello di continuare a rafforzare il rapporto tra l’azienda e le persone che vi lavorano, attraverso percorsi ben definiti e condivisi da tutti, in un’ottica di reciproca crescita, responsabilità, fiducia e benessere”.

Il progetto principale su cui puntate a breve scadenza?

“Fra gli investimenti che abbiamo in programma pensati per far crescere il terminal ed adeguarlo alle esigenze del futuro, sicuramente quello di maggior rilievo riguarda i lavori al Molo VII, all’interno

dei quali rientrano l'allungamento della banchina, l'acquisto di nuovi equipment e l'ammodernamento delle infrastrutture. Il gruppo ha infatti recentemente annunciato investimenti finalizzati a consentire al terminal di essere pronto per il 2021 ad operare sulle navi portacontainer di ultima generazione, attraverso l'acquisto di 2 gru di banchina (STS) – con l'opzione per ulteriori 2 – aventi capacità di 24 file di contenitori in larghezza e di 9 file di contenitori in altezza sopra il ponte di coperta”.

Siete uno dei maggiori protagonisti nel panorama logistico e dei trasporti intermodali in Italia, quale è stata sempre la vostra parola d'ordine?

“Credibilità. TMT ha in gestione il terminal container del porto di Trieste e rappresenta il gateway per l'Italia Centro Orientale e il Centro-Est Europa: per noi dire ciò che possiamo fare e fare ciò che diciamo è l'unico modo per rimanere e crescere in un mercato in cui la competizione è fortissima e con respiro internazionale. A nostro avviso non basta iniziare un rapporto, bisogna coltivarlo e farlo crescere. Il nostro fondatore, Pierluigi Maneschi, è stato un pioniere dell'intermodalità e noi stiamo proseguendo nella missione: oggi TMT è il terminal container italiano a maggiore intensità di traffico ferroviario ed è nostra intenzione proseguire su questa direttrice”.

L'innovazione tecnologica può diventare decisiva per lo shipping italiano rispetto agli scali del Nord Europa?

“Lo shipping ed il terminalismo italiano devono seguire la strada dell'innovazione tecnologica che offre certamente grandi vantaggi strategici per quel che riguarda efficientamento dei processi, sicurezza, rapidità e flessibilità. A tal proposito, crediamo molto nell'opportunità che viene data al porto di Trieste dal piano previsto dal Recovery Fund, senz'altro i paesi del nord Europa non si lasceranno scappare i fondi per i loro porti”.

Parliamo del porto di Trieste, cosa serve per crescere ancora e quali sono le potenzialità?

“Attualmente siamo l'unico terminal container in Italia che possa giocare un ruolo chiave nello sviluppo dei traffici merci per i paesi del Centro ed Est Europa. La posizione geografica strategica, unita all'efficienza operativa del terminal e dei collegamenti intermodali, consente alle Compagnie Marittime, agli importatori ed agli esportatori di beneficiare di un significativo potenziale risparmio di tempi e quindi costi. Va ricordato che rispetto ai grandi scali del Mare del Nord come Amburgo, Rotterdam e Anversa, sulle rotte da e per il Far East, si risparmia 4/5 giorni di navigazione. In tutto questo un ruolo chiave lo ha giocato l'Authority di sistema portuale e chi la guida (Zeno D'Agostino, ndr), che insieme alle istituzioni locali e nazionali ha saputo accompagnare e guidare questo approccio. Se sapremo rafforzarlo ulteriormente, potremo continuare a crescere”. ■



“Due nuovi servizi e record di volumi Il nostro 2021 sarà eccezionale”

Spinelli si prepara alla ripresa: “Ma senza il caos autostrade potremmo fare 1 milione di container in più”

Porto di Genova

“Nel 2020 abbiamo avuto un lieve calo nei container, ma i primi 3 mesi di quest’anno sono stati molto positivi. In più ora ci siamo aggiudicati un nuovo collegamento per gli Usa di Zim e Hapag Lloyd che parte il 14 maggio. Quindi tutto lascia presagire che il 2021 sarà un anno eccezionale e sono convinto che supereremo i 533 mila Teu registrati nel 2019”. Aldo Spinelli, fondatore e presidente del gruppo Spinelli, uno dei più grandi nella logistica italiana, costituito da sei terminal, settecento dipendenti e seicento camion di proprietà, è convinto che il peggio è passato: “Quest’anno sarà positivo non solo per noi ma per tutti i terminal container italiani. E aggiungo che se riuscissimo a risolvere il problema dei vaccini, il porto di Genova tornerà a volare”.

Al terminal rinfuse com’è andata?

“Nonostante le difficoltà contingenti, abbiamo chiuso in pareggio di bilancio nel 2020, ma i primi 3 mesi del

2021 sono stati da record: +240% rispetto all’anno precedente grazie all’arrivo di nuovi traffici. Ora, dobbiamo lavorare a testa bassa perché abbiamo prospettive molto importanti per il futuro: i volumi stanno crescendo ogni mese”.

La nota dolente è l’autotrasporto?

“Purtroppo, sì. Il settore sta vivendo una crisi tremenda, soprattutto a causa delle autostrade liguri: per ogni viaggio, i tempi di percorrenza sono di 3 ore in più rispetto alla media. E pensare che il porto di Genova, senza questi problemi, potrebbe fare almeno un milione di Teu in più”.

I sindacati hanno rivendicato oltre 600 milioni di euro di ultra-costi in questi mesi nei tratti autostradali liguri...

“Al di là dei gravi danni, purtroppo in Italia non abbiamo un sindacato in grado di far sentire la propria voce a Roma come accadeva 20 anni fa. Gli autotrasportatori si sono salvati lo scorso anno perché c’era il bonus del Ponte Morandi. Ma quest’anno il bonus non c’è più e quindi sarà un bagno di sangue considerato che, oltre alle note criticità → infrastrutturali, il gasolio è aumentato del 20-30%. Per contro, gli armatori stanno realizzando enormi profitti e non riconoscono gli aumenti agli autotrasportatori. Inoltre, oggi il settore non ha nemmeno una ‘tariffa di sicurezza’: la conseguenza è che tutte le società di

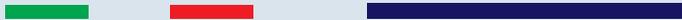


Aldo Spinelli

**“La nuova diga
avremmo dovuto
farla almeno 20
anni fa”**



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



LA SPEZIA - MARINA DI CARRARA
"Due porti, un solo gateway"
www.adspmarligureorientale.it



autotrasporto italiane sono in forte perdita, a meno che non intervenga il governo riconoscendo al comparto almeno il contributo concesso nel 2020”.

Sulla diga foranea si va avanti a fatica, è fiducioso?

“Doveva essere fatta almeno 20 anni fa. Come il piano ferroviario di Sampierdarena che continua ad essere fermo. Se noi vogliamo portare via 2-3 milioni di contenitori al Nord Europa, dobbiamo velocizzare questi interventi. E’ normale che i porti del Northern Range ostacolino la realizzazione diga foranea perché le navi impiegano tra andata e ritorno 10 giorni di navigazione in più per raggiungere i loro porti. Speriamo che questa volta sia quella buona perché il presidente dell’Authority Paolo Signorini, con l’aiuto di tutti i terminalisti, si sta impegnando tanto per avviare i cantieri nel 2022. La realizzazione di quest’opera significherebbe almeno 50 mila posti in più e il doppio di lavoro per i portuali”.

Tutto fermo invece sulla Gronda...

“Sono 50 anni che le autostrade sono sempre uguali. Gronda, piano ferroviario dell’ultimo miglio e nuova diga rappresentano la salvezza per il porto di Genova. Tutte e tre le opere devono però partire insieme”.

Sono riprese le trattative tra terminalisti e Culmv nel porto di Genova: primi passi verso la pace?

“Speriamo. Difendo da sempre la Compagnia Unica perché rappresenta un elemento fondamentale per il nostro porto. E’ una risorsa che deve essere tutelata perché è un aiuto per i terminalisti e non un problema. Se oggi non ci fossero i portuali, dovremmo lasciare in rada le navi come accadeva 30 anni fa quando non c’erano ancora i contenitori. Detto questo, la Compagnia Unica deve essere pagata il giusto con una tariffa adeguata in grado di soddisfare sia le loro esigenze sia quelle dei terminalisti”. ■



“Ricerca, digitalizzazione e robot Siamo consulenti della logistica”

CGT rende più veloci le operazioni in banchina: “Elaboriamo soluzioni intelligenti per l’automazione”

Carugate (MI)

“Abbracciamo tecnologia e innovazione”, spiega Davide Palermo, Major Accounts Big Trucks di CGT Logistica Sistemi. Perché l’obiettivo “è affermarci come consulenti per la logistica a 360°”

Va in archivio il 2020, che bilancio possiamo fare?

“E’ stato un anno complicato che ha tirato fuori in ognuno di noi quella resilienza necessaria a portare la nave in porto. Gli effetti della pandemia sono stati un duro colpo per le aziende e ne è scaturita una crisi economica senza precedenti. CLS ha risentito inevitabilmente dei suoi effetti, ma è orgogliosa di aver contribuito con i suoi servizi a non interrompere i processi essenziali”.

Offrite soluzioni innovative al servizio della logistica, quanto è importante la tecnologia in questo processo?

“La tecnologia viaggia a grande velocità ed è importante rimanere al passo proponendo al mercato soluzioni innovative che accompagnino i clienti attraverso la quarta rivoluzione industriale. La trasformazione digitale in corso ha l’obiettivo di velocizzare i processi e renderli più efficienti. Integrare macchine automatiche e impiegare robot in attività → ripetitive a basso valore aggiunto è l’arma vincente per massimizzare gli standard di qualità e l’efficienza”.

A novembre un importante accordo con Yaskawa Italia, come si sviluppa?



“I robot di Yaskawa offrono alle soluzioni di pallettizzazione una notevole flessibilità applicativa e sistemi di programmazione particolarmente user friendly. La loro capacità di carico permette di sgravare l'operatore dai compiti più pesanti, salvaguardandone la salute. CLS si pone sul mercato come partner per la logistica, un system integrator che offre soluzioni automatizzate all'avanguardia, servizi di qualità e consulenza professionale per l'efficienza e la sicurezza nella movimentazione delle merci: i robot Yaskawa si inseriscono perfettamente all'interno delle nostre strategie di sviluppo”.

In ambito logistico quali sono i mercati ‘nuovi’ da esplorare?

“Quello che fa la differenza agli occhi del cliente è il servizio offerto intorno al prodotto. L'obiettivo di CLS è elaborare soluzioni “intelligenti” per l'automazione in ambito logistico e la digitalizzazione dei processi in tutti i settori industriali, sia consolidati che emergenti, senza ovviamente trascurare tutto il mercato tradizionale”.

Parliamo del 2021, quali sono gli obiettivi?

“Guardiamo al futuro cercando di integrare le esigenze del mercato di oggi con quelle che pensiamo possano essere le necessità del futuro. Abbracciamo tecnologia e innovazione cercando di non farci scappare le opportunità che possono divenire applicazioni interessanti per i nostri clienti”.

Che investimenti avete previsto?

“Il nostro focus è di affermarci come consulenti per la logistica a 360 gradi. Per raggiungere il nostro obiettivo dobbiamo passare attraverso la formazione continua di tutte le persone di CLS e la ricerca delle giuste partnership per ampliare il nostro portfolio d'offerta”.

“Ma non intendiamo trascurare tutto il mercato tradizionale”



Davide Palermo

La logistica e i porti italiani, oggi quali possono essere gli scali più appetibili?

“In realtà la conformazione del nostro paese renderebbe appetibili tutti gli scali, ma la dotazione infrastrutturale di molti porti non è ancora sufficiente, evidenziando inoltre forti deficit di interconnessione”.

Uno sguardo al sistema portuale italiano, si crede davvero nell'innovazione tecnologica?

“Ci sono tante idee e progetti per il consolidamento infrastrutturale, per la riduzione del deficit di intermodalità, per la digitalizzazione dei processi, per la semplificazione degli iter amministrativi e per lo sviluppo di green ports sostenibili, ma ci sono ancora troppi intoppi e rallentamenti burocratici perché si possa dire di credere davvero nell'innovazione tecnologica”. ■

“Non solo crociere Anversa e Singapore i nostri modelli”

Il progetto per il rilancio del porto di Civitavecchia è anche culturale: “Serve maggiore senso di appartenenza”

Porto di Civitavecchia

Dieci e lode per la passione, così si riesce a portare il cuore oltre l'ostacolo perché bisogna alzare l'asticella anche se la partita è complicatissima: “Vorrei essere ricordato per essere stato in grado di far ripartire una nuova sinergia tra il porto e il suo territorio”, spiega Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Da Venezia a Civitavecchia nel giro di pochi mesi, dallo scorso dicembre è cambiata la prospettiva di Musolino: nuovo incarico con la consapevolezza che bisogna ripartire di corsa in questa sfida dopo lo tsunami Covid-19 che continua a rendere ancora indecifrabile lo scenario: “Civitavecchia ha sempre avuto un ruolo di primissimo piano nel comparto crocieristico, lo dicono i numeri: non solo in Italia dove è leader assoluto ma anche nel mondo siamo assolutamente tra i big. L'emergenza sanitaria ci ha penalizzato fortemente, Civitavecchia è stato tra i porti più colpiti. E' un dato di fatto ma i ristori arrivati sono stati assai limitati: ci sono migliaia di piccole e medie imprese del territorio che avevano pianificato le loro strategie intorno al business delle crociere e hanno dovuto subire lo schiaffone delle conseguenze legate alla pandemia. Non chiediamo una corsia privilegiata, ma semplicemente il riconoscimento di una situazione che è sotto gli occhi di tutti visto che i ristori ricevuti sono stati assolutamente insoddisfacenti”, spiega ancora Musolino.

Sono passati pochi mesi dal suo insediamento, ma ha già le idee chiare. Vuole riportare il porto al centro

della mission di un territorio che si è allontanato gradualmente: “E' fondamentale rimotivarlo e dobbiamo farlo tutti insieme comprese le istituzioni che già stanno facendo molto. A cosa mi riferisco? Ci sono potenzialità impressionanti per creare ricchezza, penso semplicemente agli spazi che sono a disposizione. Il porto di Civitavecchia ha risorse che non sono state sfruttate, al contrario si è in qualche modo scollegato dalla popolazione”. E allora serve riannodare i fili di un progetto. E' la scommessa del presidente Musolino ma chiede l'aiuto di tutti: “Già la nostra collocazione geografica rappresenta un valore aggiunto che dobbiamo capitalizzare non solo nel cruise. Sono certo che la Regione farà la sua parte e anche il Governo comprenderà quanto possa essere strategico il nostro scalo. Ci credo molto in questo processo, qui abbiamo asset che il mondo non conosce e, forse, neppure noi”. Cerca un modello da memorizzare in questa operazione, Musolino prende in prestito dal suo curriculum due esperienze che possono indicare la rotta giusta:

“Ho lavorato ad Anversa e Singapore dove ho trovato un legame strettissimo con la città e il porto rappresentava un motivo d'orgoglio per gli abitanti: voglio lavorare affinché quel senso di appartenenza diventi vivo anche a →



Pino Musolino

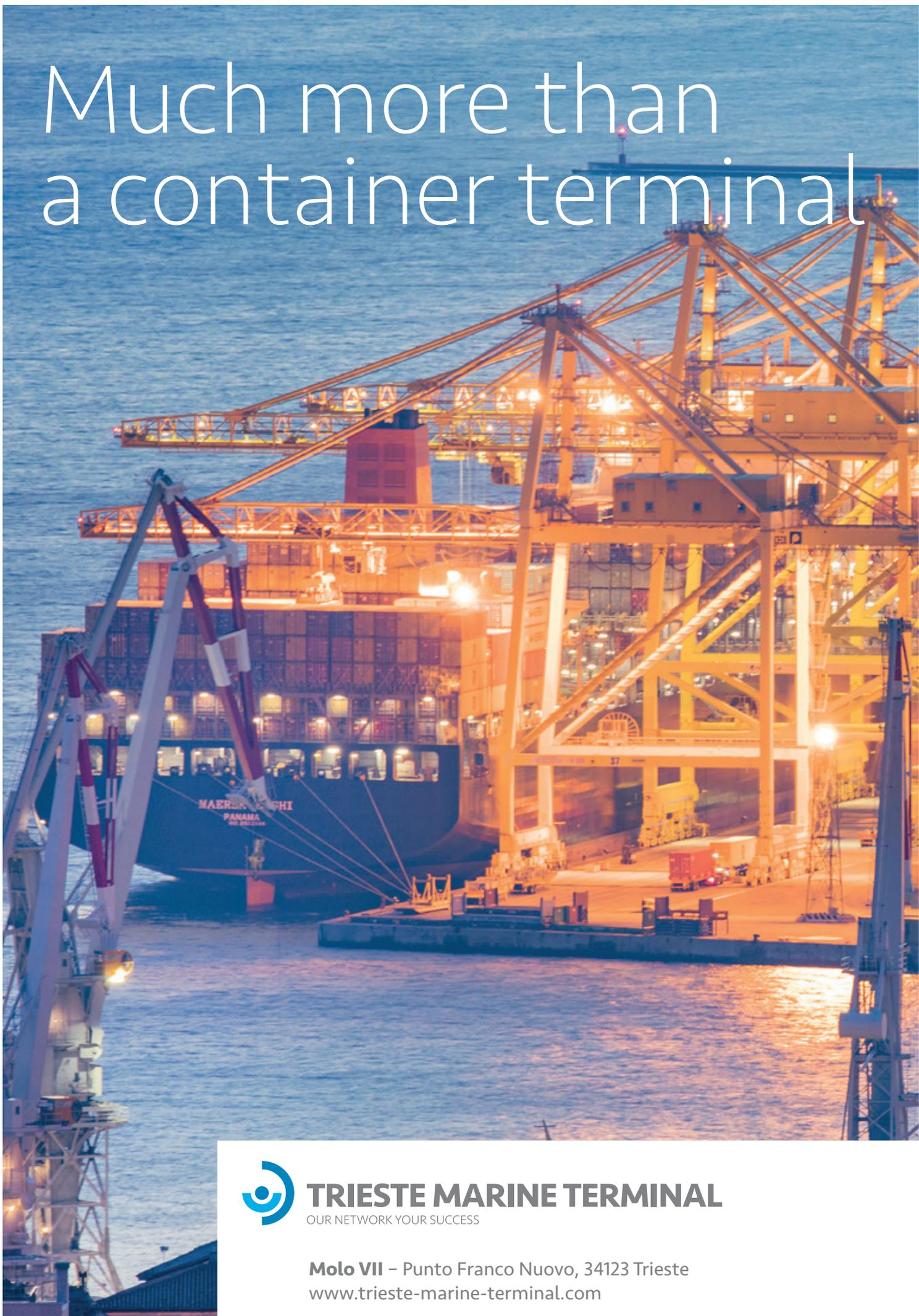
Civitavecchia”.

Allarghiamo lo sguardo al sistema portuale italiano, Musolino chiede un cambio di passo: “Ci sono ottime professionalità nel nostro Paese, la riforma aveva dato gli strumenti per una svolta ma a distanza di anni siamo al punto di partenza. E’ sempre la fase dei piccoli campanilismi, la concorrenza non dobbiamo farcela in Italia ma piuttosto dobbiamo lanciare la sfida alle realtà portuali dell’estero”. Il concetto di Musolino è straordinariamente efficace nella sua semplicità: facciamo finalmente una fotografia delle esigenze al servizio dello shipping italiano e poi il passo successivo sarà una logica conseguenza: “Così ci sarà un quadro preciso su come e dove intervenire con puntualità e

logica”, prosegue ancora Musolino. E può essere best practice da applicare quando le risorse del Recovery Fund diventeranno obiettivi da mettere nero su bianco: “Perché non facciamo una ricognizione e un’analisi su quelle che sono considerate le priorità? Innanzitutto, dobbiamo spingere tutti insieme per alzare la quota dei miliardi destinati ai nostri porti. E poi lavoriamo per fare un piano che si focalizzi sulle reali necessità: questi soldi possono dare una forza trasformativa importante. Se non lo comprendiamo, ricorderemo il Recovery Fund come una gigantesca occasione che abbiamo perso”. ■



Much more than a container terminal



TRIESTE MARINE TERMINAL

OUR NETWORK YOUR SUCCESS

Molo VII – Punto Franco Nuovo, 34123 Trieste

www.trieste-marine-terminal.com

“Pronto il piano per l’automazione Investimenti ingenti sulla formazione”

I piani del gruppo Psa per le banchine del futuro: “E’ necessario per restare sul mercato”

Porto di Genova

L’ottimizzazione tra Psa e Sech continua, mentre il porto di Genova continua a cambiare: “Ma non è solo un fattore locale: in tutta Italia da tempo la geografia dei terminal sta cambiando”. Roberto Ferrari, Managing Director PSA Genova svela i piani del principale terminal container del capoluogo ligure

Com’è andato il 2020?

“Il 2020 è stato segnato, a partire dal mese di marzo, dagli effetti della pandemia. Nonostante ciò, la riduzione complessiva in termini di volumi rispetto al 2019 è stata contenuta al 14% sia per PSA GP che per PSA SECH”.

Ci sarà il rimbalzo nel 2021?

“La pandemia è ancora in corso e non sappiamo ancora quando la campagna di vaccinazione inizierà a portare i primi frutti, le situazioni imprevedibili sono sempre dietro l’angolo (basta pensare al recente caso del Canale di Suez), le Compagnie continuano a limitare la stiva... Un rimbalzo ci sarà senz’altro, ma quantificarlo è estremamente difficile”.

PSA si sta dedicando sempre di più alla logistica: avete in programma altri investimenti o accordi sul fronte del trasporto ferroviario?

“Sicuramente il business ferroviario è una priorità per il nostro Gruppo. Abbiamo iniziato ad investire sulla ferrovia già da diverso tempo ed abbiamo di recente consolidato la nostra offerta al mercato istituendo un presidio fisso a Basilea. I risultati sin qui raggiunti ci fanno capire che siamo sulla giusta strada. Stiamo inoltre valutando altre località del sud Europa per collegare ulteriormente direttamente i nostri terminals. È ormai chiaro che il mercato ci impone di diversificare la nostra attività, allungando la catena del valore ed andando a soddisfare un maggior numero di bisogni dei nostri clienti. Dobbiamo superare il concetto di mero operatore portuale per raggiungere quello onnicomprensivo di operatore logistico a 360°, a maggior servizio della nostra clientela”.

Come valutate il progetto della nuova diga del porto di Genova?

“Seppur non direttamente coinvolti nel progetto,



Roberto Ferrari

“In Italia i terminal non sono più gestiti da grandi famiglie, ma dai fondi”

stiamo cercando di capire quali siano i costi ed i benefici di una tale opera. Il nostro studio è ancora in corso”.

Cosa è cambiato e cosa dovete ancora attuare dopo la fusione tra PSA e SECH?

“Il piano di integrazione delle due aziende sta procedendo. Fermo restando l’impegno del mantenimento del posto di lavoro per tutti i nostri collaboratori, ci stiamo concentrando sull’ottimizzazione delle nostre risorse, sulla condivisione del know-how, sull’omogeneizzazione dei servizi di supporto alle unità operative e sulla logistica degli uffici. Sono coinvolte circa 1000 risorse che provengono da realtà lavorative con un DNA differente: certo il processo non è semplice, ma abbiamo chiari i nostri obiettivi.”.

Capitolo CULMV: cosa va fatto adesso?

“CULMV era, è e rimane un fornitore strategico di manodopera nel Porto di Genova. Sicuramente è fondamentale che essa riesca a restare competitiva sul mercato. La sua professionalità e competitività sono elementi determinanti perché l’intero sistema portuale Genovese possa confermarsi nodo logistico fondamentale per l’intero paese”.

Come valutate il progetto della nuova diga del porto di Genova?

“Seppur non direttamente coinvolti nel progetto,

stiamo cercando di capire quali siano i costi ed i benefici di una tale opera. Il nostro studio è ancora in corso”.

La geografia dei terminalisti del porto di Genova sta cambiando velocemente e la fusione tra PSA e SECH è stato l’ultimo grande tassello. Cosa cambierà ancora secondo lei?

“Personalmente allargherei l’analisi passando da una valutazione regionale ad una nazionale. È ormai chiaro che i terminals non sono più gestiti da grandi famiglie storicamente operanti nel business portuale, ma sono controllati da grandi gruppi multinazionali e fondi d’investimento. La finanza ha assunto sempre più un ruolo fondamentale nel nostro business, che non può prescindere da grandi investimenti con ritorni a lungo termine, per confermare la propria competitività”.

Ci saranno investimenti sull’automazione del terminal?

“Sì, certamente. L’automazione non è una possibilità ma un must per restare sul mercato. Alcuni dei nostri principali competitors l’hanno già implementata, altri hanno in programma di implementarla. Anche noi seguiremo questo trend. Abbiamo già previsto un ambizioso piano che prevede, oltre ad ingenti investimenti, anche la necessaria ri-professionalizzazione delle nostre maestranze”. ■



Gancio Editore S.r.l.

Direttore Responsabile

Vito de Ceglia

direttore@shipmag.it

Redazione

redazione@shipmag.it

Marketing e pubblicità

marketing@shipmag.it

www.shipmag.it

 ShipMag

 ShipMag

 mag_ship

 Redazione SHIPMAG