

DICEMBRE 2021

# Trasporti e Infrastrutture

## L'economia riparte dalla logistica



Rivista digitale  
interattiva



**ShipMag.**  
SHIPPING MAGAZINE



Il team di  
**ShipMag**

augura

**BUONE FESTE**

a tutti coloro che hanno contribuito al  
successo di questo 2021:  
lettori, sponsor, collaboratori,  
sostenitori

*Grazie di cuore!*

**ShipMag.**

# INDICE

- *Guido Nicolini (Confetra) – “Logistica, porti e connessioni intermodali: il futuro dell’Italia passa da qui”* 4
- *Bartolomeo Giachino (Saimare) – “Rifinanziare marebonus e ferrobonus è l’unica strada per recuperare Pil e competitività”* 6
- *Simona Coppola e Pietro Ghiglinò (Studio Legale Garbarino) – “Economia marittima e nuove opportunità. Investimenti e riforme per il rilancio del settore”* 9
- *Alessandro Santi (Federagenti) – “I fondi del PNRR sono una prova di maturità, l’Italia dimostri di avere svoltato in termini di burocrazia”* 15
- *Luigi Cosmo Chinappi (Cantiere Navale Vittoria) – “Il boom dei prezzi delle materie prime non ha frenato i nostri piani di crescita e sviluppo”* 18
- *Ugo Patroni Griffi (AdSP Mare Adriatico Meridionale) – “Brindisi, un grande porto polifunzionale che sarà capace di attirare nuovi traffici”* 21
- *Silvia Moretto (Fedespedi) – “Più spazio alla ferrovia e stop ai viaggi a vuoto: così la logistica può svoltare verso una dimensione green”* 23
- *Vittorio Magnaghi (De Wave) – “Il 2021 è stato l’anno del consolidamento dell’alta gamma. Dal 2024 ci aspettiamo il grande ritorno del revamping”* 26
- *Rodolfo Giampieri (Assoporti) – “Dal PNRR una spinta per il sistema-Paese, ma i porti devono tornare a essere centrali sullo scacchiere della logistica”* 28

# “Logistica, porti e connessioni intermodali: il futuro dell’Italia passa da qui”

*“Semplificazioni, politiche industriali per il settore, riduzione del cuneo fiscale. Da qui passa l’opportunità di non vanificare i fondi del Pnrr”*

**U**n gap infrastrutturale evidente (“Da 30 anni si parla di Terzo Valico”) ma la fiducia di una ripartenza nel Pnrr a trecentosessanta gradi: “Che va nella giusta direzione”, spiega Guido Nicolini, Presidente di Confetra.

Nicolini sottolinea un aspetto importante: “Il fatto stesso che circa il 25% delle risorse, tra Pnrr e Fondo Complementare, siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica, ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che, attorno all’evoluzione di questo comparto, si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell’economia italiana”.

## **Quali sono oggi i limiti del sistema infrastrutturale italiano?**

“E’ grave il fatto che dopo oltre 20 o, addirittura in alcuni casi, 30 anni si stia ancora parlando di Terzo Valico, Torino-Lione, Napoli-Bari, Asti-Cuneo, Salerno-Reggio Calabria, potenziamento di diversi hub portuali e aeroportuali merci, trafori alpini ed opere per completare il Piano Ten-T Network Europe legato ai Corridoi intermodali. Scontiamo ritardi storici anche sugli interventi in ambito portualità e retroporti, soprattutto in relazione alle connessioni di Ultimo Miglio, stradale e ferroviario. Penso ai porti della costa toscana, al porto di Napoli rispetto all’interporto di Nola, al porto di Gioia Tauro come pure alla cosiddetta camionale a Bari”.

## **Che cosa è lecito aspettarsi dal Pnrr?**

“Il Piano nazionale ripresa e resilienza va nella giusta direzione. Ci abbiamo tanto lavorato con il Ministero, con la Struttura Tecnica di Missione, con gli uffici preposti. Il fatto stesso che circa il 25% delle risorse, tra Pnrr e Fondo Complementare, siano destinate al macrosettore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che, attorno all’evoluzione di questo comparto, si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell’economia italiana. Parliamo di un comparto trasversale e indispensabile all’industria manifatturiera e a tutti gli altri settori economici. Non a caso ben quattro delle sei Missioni del Pnrr prevedono riforme o risorse per i nostri ambiti operativi di attività. Ma oltre che gli investimenti, ci stanno a cuore le riforme. Il gap logistico del Paese – ricordo per inciso 70 miliardi di euro l’anno – non dipende solo dal gap infrastrutturale. E questo “altro” per noi ha tre nomi: semplificazioni, politiche industriali per il settore, riduzione del cuneo fiscale. Avere una politica complessiva per la logistica, significa avere un quadro normativo e regolatorio che aiuta, fluidifica e sostiene il trasporto di merci, dati, passeggeri. Siamo l’unico Paese dell’Unione Europea con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni che oggi gravano sulla merce e sui vettori. E potrei andare avanti citando che siamo l’unico Paese UE ad

avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della Guardia di Finanza. Siamo l'unico Paese UE che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento, non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente. Il regolamento attuativo dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, dopo 5 anni è finalmente approvato in Consiglio dei Ministri, una storica richiesta di Confetra che, in linea potenziale, allinea il nostro sistema di controlli sulla merce ai modelli più performanti in chiave europea”.

### **Come sarà possibile conciliare esigenze di sviluppo e minore impatto ambientale, nell'immediato futuro?**

“La maggior parte delle iniziative che gli operatori logistici stanno mettendo in campo riguardano direttamente o indirettamente al tema della transizione energetica con l'obiettivo di cogliere due obiettivi: da una parte diminuire i costi e dall'altra abbattere le emissioni di gas clima alteranti, una prospettiva quest'ultima sempre più richiesta dalla committenza. Sono progetti che abbracciano l'intero arco delle offerte di logistica primaria e industriale così come le soluzioni cosiddette di ultimo miglio che con fatica devono adeguarsi ad una domanda sempre più importante di servizio che scaturisce dall'aumento dell'e-commerce sia in ambito B2C che in ambito B2B. Come accade in ogni transizione, ci sono due principali difficoltà: il cambio di cultura aziendale e di conseguenza il modello di business che deve considerare per la prima volta soluzioni a risorse finite e, in secondo luogo, un tema di costi e investimenti per le nuove tecnologie intese come mezzi e sistemi infrastrutturali adeguati alle nuove tipologie di carburante a basso impatto ambientale”.

### **Dove ancora si deve lavorare per sviluppare le infrastrutture italiane e creare una sinergia con il settore marittimo?**

“Il Pnrr è la grande occasione per avere una visione



Guido Nicolini

**“Siamo l'unico Paese dell'Unione Europea con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni”**

d'insieme, integrata, dell'infrastrutturazione nazionale. I porti non sono slegati dalla ferrovia, quest'ultima non lo è dagli interporti, l'autotrasporto resta strategico anche se trasferiamo quote di merce sui binari. Ma senza fluidità e tempi certi le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova e per il cargo aereo, Francoforte a Malpensa. Voglio dire che reti materiali e immateriali sono un tutt'uno. Torno a quello che ho detto prima: possiamo avere il più bel porto del mondo, ma se per imbarcare o sbarcare la merce devi fare pratiche su pratiche e, in più, la pubblica amministrazione è carente di personale, ecco che il nostro gap competitivo non si colmerà mai”. ■

# “Rifinanziare marebonus e ferrobonus è l’unica strada per recuperare Pil e competitività”

*“Potremo avere più peso quando avremo realizzato i quattro corridoi europei ferroviari che attraversano l’Italia, perché sono collegati ai porti. Almeno 800.000 container destinati all’Italia oggi vanno verso il Nord Europa”*

**S**ul finire del 2021, il governo Draghi mette mano a buona parte delle decine di progetti utili al finanziamento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. «Ma la priorità di queste risorse deve essere affidata alle infrastrutture per il completamento dei corridoi ferroviari europei». Il parere di Bartolomeo Giachino, Presidente di SAIMARE SpA è netto: “Dal TAV al corridoio Baltico-Adriatico, dobbiamo mettere mano a tutti quei progetti rimasti ancora incompleti, che possono finalmente vedersi realizzati nel giro di breve tempo e con risorse ad hoc”. Già Sottosegretario ai Trasporti nel Governo Berlusconi

tra il 2008 e il 2011, Giachino rivendica con orgoglio il suo pieno appoggio al progetto dell’Alta Velocità in Val di Susa.

“Per troppi anni ci siamo trovati a seguire chi promuoveva la ricetta della decrescita felice, ora è tempo di rimettersi in marcia. Sul tema delle infrastrutture il vento è cambiato e dobbiamo ragionare per macro-regioni. Se guardiamo alle potenzialità della Pianura Padana è chiaro che dobbiamo inserire in essa anche Lione. Solo se guardiamo a un quadro più ampio possiamo mettere in relazione le eccellenze dei territori, facendo lavorare insieme la Toscana e la Lombardia, il porto di Genova con la produzione industriale del Nord Italia”.

Con un mercato globale senza precedenti e con un mondo in cui la logistica è padrona, è fondamentale quindi saper intercettare le merci esattamente là dove arriveranno nei prossimi anni. “La nuova diga di Genova è probabilmente il progetto più importante di tutto il PNRR”, afferma Giachino, “perché è un volano di crescita non solo per il territorio, ma per tutta l’Italia. Se saremo in grado di sviluppare tutti i progetti che vogliamo, la Pianura Padana diventerà la piattaforma logistica del Sud Europa, con enormi ricadute in termini di lavoro e di benessere”. E a guadagnarci non

**“La nuova diga di Genova è probabilmente il progetto più importante di tutto il Pnrr, perché è un volano di crescita non solo per il territorio, ma per tutta l’Italia”**



*Bartolomeo Giachino*

saranno solo i pendolari e i turisti, continua il numero uno di SAIMARE: “Muoversi da Genova a Milano in un’ora e da Torino a Lione in un’ora e mezza rivoluzionerà la vita di molti, in meglio. Ma cambierà anche la fisionomia di territori che sono fermi a un’epoca precedente. La Germania ha capito prima di tutti, post muro, che il mercato sarebbe diventato globale, ha puntato sulla logistica per diventare centrale in Europa. Oggi, con il porto di Amburgo e l’aeroporto di Francoforte, gestisce la logistica anche dei Paesi vicini. Berlino ha fatto della Germania un hub politico ed economico”.

La ricetta di Giachino per la crescita nazionale passa quindi necessariamente dalla costruzione di nuovi progetti: “Noi abbiamo un debito pubblico enorme, ma una quota del mercato globale che è pari a quasi il 3% del mercato. Ma potremo avere ancora più peso quando avremo realizzato i quattro corridoi europei ferroviari che attraversano l’Italia, perché sono collegati ai porti. Almeno 800.000 container destinati all’Italia vanno verso il Nord Europa. Con la nuova diga foranea di Genova e la rete ferroviaria che si incrocerà a Novara, Brescia, Verona, Milano, Padova e

Orbassano, potremo cambiare l’intera catena logistica”.

“Made in Italy, enogastronomia, meccanica e prodotti ad alto valore aggiunto sono i nostri cavalli di battaglia per spingere sull’export. Ma abbiamo bisogno di una logistica competitiva che sia integrata anche a livello di sicurezza nei porti e negli aeroporti. E un’altra leva di crescita sarà lo sblocco definitivo dello Sportello Unico Doganale, potenziandolo con tutte le possibilità date dalla digitalizzazione”. Infrastrutture e digitale che sono già nel piano del governo Draghi, ma che possono essere spinte ancor di più guardando all’ambiente: “È necessario rifinanziare strutturalmente il ferrobonus e il marebonus - due incentivi nati col mio Governo - così come risulta oggi fondamentale supportare il settore dell’autotrasporto perché ci sia un profondo rinnovamento del parco circolante dei camion e dei tir. Sono ancora 400.000 i veicoli merci antecedenti agli Euro5, è inaccettabile. Solo procedendo con forza in questa direzione possiamo dare sviluppo e crescita green, aumentando inoltre la sicurezza stradale. Abbiamo una grande occasione e non possiamo sprecarla”. ■



# #MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



[www.fedespedi.it](http://www.fedespedi.it) - [www.linkedin.com/company/fedespedi](https://www.linkedin.com/company/fedespedi)

# Economia marittima e nuove opportunità. Investimenti e riforme per il rilancio del settore

“Nel processo di digitalizzazione appare indispensabile l’individuazione di strumenti di raccolta di informazioni, che siano condivisi e centralizzati”

“Non ho mai perso la capacità, acquisita da bambina al terminal Italsider presso cui lavorava mio padre, di guardare le navi come opportunità, i porti come luoghi di scambi culturali e commerciali”, racconta Simona Coppola, Socia dello Studio Legale Garbarino di Genova. “Le città del mio cuore, Taranto di nascita e Genova d’adozione, sono entrambe strettamente connesse ai rispettivi porti. Ma se dai convegni abbiamo appreso di avere 8 mila chilometri di coste, perché non mettiamo il mare ed il commercio marittimo al centro della nostra economia e le diamo il giusto

supporto?”. L’arrivo in Italia delle enormi risorse dettate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) avranno forti impatti sul mondo marittimo e portuale, così come nel comparto armatoriale. Ma sono abbastanza per compensare gli sforzi messi a punto dal privato per l’economia del settore? “Appare questione lontanissima e forse alcuni di noi avranno dimenticato ma la Direttiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, recepita anche in Italia, relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo ha imposto l’utilizzo di combustibili a basso →



contenuto di zolfo. In particolare, lo stazionamento delle navi in porto comportava un alto rischio di inquinamento da anidride solforosa nelle città portuali. Ebbene: attraverso costosi interventi condotti sulle navi e l'acquisto di navi sempre meno inquinanti, il tenore di zolfo nei carburanti marini utilizzati nei nostri mari è sceso sensibilmente. Si inquina molto più a terra che in mare”.

I trasporti marittimi, che incidono per il 2% a livello globale sulle emissioni totali, sono entrati nel mirino delle principali organizzazioni internazionali e continentali per il loro inquinamento. Ma dobbiamo anche considerare l'impatto che il commercio via mare ha sull'economia del pianeta. “I trasporti marittimi sono i più sostenibili se si tiene conto delle capacità delle navi. Gli armatori hanno fatto ingenti investimenti, e continuano a farli, distinguendosi per la loro attenzione all'utilizzo di navi in grado di abbattere sensibilmente le emissioni. Le autostrade del mare vengono nominate in più contesti ma, forse, non si realizza davvero che fanno sì che migliaia di mezzi viaggino a motori spenti senza creare inquinamento sul territorio, evitando inoltre un alto numero di sinistri”.

L'Italia ha aderito a numerose convenzioni specifiche nel settore della protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti connessi alla navigazione. In particolare ai dettami dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), nel cui ambito sono state definite una serie di convenzioni internazionali per la tutela degli ecosistemi marini dalle pressioni e dagli impatti causati dal trasporto marittimo. “Le norme che regolamentano le attività collegate all'esercizio della nave e, in particolare, quelle che possono costituire possibili minacce per gli ecosistemi marini e costieri, non possono essere solo trasformate - a livello economico - dagli armatori. In veste più ampiamente logistica si dovrebbe essere in grado di incentivare il traffico di merci e passeggeri a mezzo ferrovia. Il PNRR

prevede investimenti ingenti anche in questo settore con estensione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS), che oggi è limitato ad alcune stazioni. Certamente l'adeguato sfruttamento di fondi pubblici dovrà essere solo un punto di partenza per dare nuovo impulso all'economia del mare e della logistica. Ad essa potranno e dovranno ben aggiungersi anche investimenti privati, come ad esempio l'adeguato sfruttamento di un sistema come quello del leasing, spesso trascurato nell'economia marittima e delle infrastrutture portuali, ma che ben potrebbe essere un valido supporto per la crescita”.

La logistica però soffre oggi numerose mancanze, e così la congestione dei porti appare più come il risultato dei problemi non risolti negli anni scorsi, più che come un fattore contingente dovuto alla pandemia. Quali sono gli strumenti per la semplificazione della logistica? “Da anni si discute dell'implementazione della cosiddetta “economia circolare”, da considerare come insieme di relazioni di tutti i soggetti coinvolti”, risponde Pietro Ghiglini, Socio dello Studio Garbarino dal 2008. “Fra questi, il consumatore committente, passando per lo spedizioniere, il vettore marittimo, quello terrestre e il transitorio doganale. Tutte figure necessariamente collegate, al fine di rendere il servizio finale efficiente.

***“Il tenore di zolfo nei carburanti marini utilizzati nei nostri mari è sceso sensibilmente. Si inquina molto più a terra che in mare”***



Simona Coppola

Il raggiungimento di tale ambizioso obiettivo passa attraverso la digitalizzazione degli strumenti utilizzati dai diversi operatori per lo svolgimento delle rispettive attività, ma la crisi attuale dovuta alla pandemia spinge verso un finanziamento di questo processo”.

E se in Italia il PNRR prevede un cospicuo stanziamento di fondi per la digitalizzazione dei sistemi logistici, è prevista anche l'istituzione di uno sportello unico dei controlli import/export. “Diverse centinaia di milioni di euro verranno investite anche per il trasporto pubblico locale e per interventi profondi di controllo tecnologico sulle infrastrutture esistenti. Ma per la semplificazione della logistica sono molto interessanti le previsioni contenute nel PNRR relative all'istituzione di piattaforme interoperabili per passeggeri e merci, nonché la lettera di vettura elettronica”. Già da tempo l'Unione Europea lavora con gli Stati membri per spingere sull'ottimizzazione, la semplificazione doganale, l'efficienza dei sistemi di

controllo e una forte impronta digitale. La supply chain è, quindi, oggetto di interesse non soltanto per gli operatori e per i consumatori finali ma anche per una strategia più ampia di rinnovamento

del mondo marittimo. “La normativa in ambito comunitario ha già fornito strumenti utili che nei prossimi anni rivoluzioneranno l'operatività nel settore della logistica con riferimento al trasporto merci” continua Ghiglinò. “In particolare, il regolamento 1056 del 2020, relativo alle informazioni elettroniche su trasporto merci, ha proprio lo scopo di ridurre i costi amministrativi e migliorare l'efficienza e la sostenibilità dei trasporti. L'esigenza di efficienza della catena logistica comporterà inoltre un sicuro incremento della sostenibilità del trasporto con immediati →



*Pietro Ghiglinò*

## THE POWER OF EXPERIENCE THE COURAGE OF INNOVATION



CANTIERE NAVALE  
**VITTORIA**



### **FAST PATROL VESSEL**

**Length OA** 38.6 m, **Breadth OA** 7.5 m,

**Main Engines** 2 x MTU 16V4000M93 rated at 3120 kW/each,

**Propulsion System** 2 x Waterjets Kongsberg 71S4,

**Speed** +35 Kn, **Crew** 12+4 passengers,

**RINA Register Classification** PC ⌘, Mach ⌘, Unrestricted Navigation, AUT-UMS.

Leonardo da Vinci, n°47  
45011 Adria (RO) – Italy  
phone: +39 0426 900467  
mail: shipyard@vittoria.biz

[www.vittoria.biz](http://www.vittoria.biz)

riflessi, anche sotto forma di incentivi economici, per quelle aziende che anche attraverso figure ad hoc previste dalla normativa che andranno ad incidere anche sugli spostamenti dei propri lavoratori dipendenti”.

Nel processo di digitalizzazione appare quindi indispensabile l'individuazione di strumenti di raccolta di informazioni, che siano condivisi e centralizzati. “In quest’ottica è auspicabile la realizzazione di un programma coordinato dei sistemi ITS e delle applicazioni telematiche, che assicurino la valorizzazione e la velocizzazione delle operazioni, oltre all’interoperabilità ed alla gestione efficiente delle infrastrutture, nonché la sicurezza contro le violazioni informatiche. Una piattaforma logistica nazionale, accessibile a tutti gli operatori per garantire l’ottimizzazione della logistica e l’efficacia dei controlli, rappresenterebbe senz’altro uno strumento ideale al raggiungimento dello scopo”. Ma i benefici della digitalizzazione potrebbero essere anche un fattore di rischio, per le aziende e per gli enti: “Le compagnie offrono coperture assicurative cyber focalizzate sull’assicurazione del rischio di Evento Cyber, cioè sui possibili atti dolosi che colpiscano il sistema informatico aziendale. Vengono altresì coperti i danni al “Sistema Informatico aziendale” e le somme dovute a terzi dall’azienda a titolo di responsabilità civile a seguito di Evento Cyber che colpisca il sistema informatico aziendale. La copertura assicurativa può essere inoltre estesa alle perdite patrimoniali che possano derivare a terzi a causa dell’omesso, errato o ritardato adempimento

di obblighi assunti dall’Assicurato, nonché ai danni non patrimoniali che possano derivare a terzi per illecito trattamento di dati personali o societari oppure per il reato di diffamazione. La digitalizzazione e l’accessibilità delle informazioni dovrà pertanto essere accompagnata da una crescita delle opzioni disponibili del mercato assicurativo per i vari componenti della catena logistica, affinché il rischio informatico, che non potrà mai essere completamente eliminato, possa essere adeguatamente assicurato, mediante strumenti ad hoc che possano recepire le novità pratiche derivanti dal processo di digitalizzazione in corso”. ■



Transforming our hydrogen expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

[rina.org](https://rina.org)





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](http://www.adspmarligureorientale.it)





**WE WORK AS ONE**

**Forniamo soluzioni personalizzate, lavorando a stretto contatto con i nostri clienti per identificare e soddisfare con precisione le loro esigenze.**

La qualità di esecuzione e della gestione dei progetti è un focus costante che ci fa coinvolgere sotto ogni aspetto riguardante la salute, la sicurezza e l'ambiente.

# “I fondi del PNRR sono una prova di maturità, l’Italia dimostri di avere svoltato in termini di burocrazia”

*“Nell’immediato futuro, ogni attore faccia la sua parte”*

**U**no sguardo sul gap legato alle infrastrutture con cui convivere (“Non dobbiamo sprecare l’opportunità del PNRR”) con l’auspicio che si vada verso “la creazione di un vero e proprio “gabinetto di guerra” in tempo di pace che consenta di bypassare tutte quelle strozzature di sistema che hanno impedito lo sviluppo” spiega Alessandro Santi, Presidente di Federagenti.

## **Quali sono oggi i limiti del sistema infrastrutturale italiano?**

“Limiti materiali e immateriali. Materiali: le strozzature al flusso delle merci e persone, dal mare (dragaggi in primis) e da terra (infrastrutture ferroviarie e stradale). Immateriali: la burocrazia che rallenta qualsiasi scelta; serve digitalizzazione, semplificazione e rapidità nella messa a terra. Limiti

che sono cronicizzati e che richiedono oggi un approccio di assoluta emergenza proprio per non sprecare l’opportunità fornita dal PNRR tenendo bene a mente la parallela necessità (che suona come un monito) di sbloccare i miliardi di risorse stanziati e mai spese, nel settore portuale ma più in generale in quello delle infrastrutture vitali per la competitività del sistema paese”.

## **Che cosa è lecito aspettarsi dal PNRR?**

“Dovremmo aspettarci tanto dato il profluvio di denaro (in parte a debito). Il dubbio quanto si riuscirà effettivamente a ottenere la disponibilità dei fondi dalla EU in considerazione della cronica incapacità italiana di mettere a frutto i finanziamenti comunitari anche e soprattutto per la lentezza nella realizzazione delle opere infrastrutturali nonché per la carenza dimostrata nella fase attuativa dei progetti. Sulle regole il lavoro è stato fatto, ma in pratica gli ostacoli restano e va percorsa ancora molta strada. Per questo motivo Federagenti ha chiesto la creazione di un vero e proprio “gabinetto di guerra” in tempo di pace che consenta di bypassare tutte quelle strozzature di sistema che hanno impedito lo sviluppo”.

## **Come sarà possibile conciliare esigenze di sviluppo e minore impatto ambientale, nell’immediato futuro?**

“Il percorso della transizione energetica ed →



***“Le opportunità che il Mediterraneo potrebbe schiudere nei prossimi anni sono particolarmente allettanti”***

Alessandro Santi

ecologica non è né breve né banale; e non può essere certo sintetizzato lo slogan. È essenziale trattare di transizione e non di discontinuità. In questo senso nell'immediato futuro è necessario che ogni attore faccia la sua parte per portare un contributo alla questione ambientale. È ragionevole pensare che i prossimi anni non vedranno ancora effetti macro-evidenti e non ci sarà da stupirsi se i consumi energetici fossili saranno in aumento per i ben noti motivi. Se si vuole invertire la rotta, bisogna essere seri e concreti partendo da una constatazione di fondo: il cluster marittimo sta già investendo milioni di dollari sull'innovazione delle propulsioni, sulla sostenibilità dei porti, sulla digitalizzazione finalizzata all'efficientamento energetico del sistema logistico globale”.

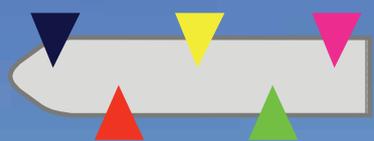
### **Dove ancora si deve lavorare per sviluppare le infrastrutture italiane e creare una sinergia con il settore marittimo?**

“Neanche a dirlo: si deve lavorare nei porti che sono i nodi di interscambio mare terra oltre che intermodali. Cosa fare lo abbiamo detto nella nostra assemblea di Venezia. Come si diceva non bastano investimenti materiali ma servono anche interventi sostanziali immateriali: a partire dalla consapevolezza che un paese come il nostro deve avere sulla enorme opportunità strategica della nostra conformazione geografica, protesi su 8000 km di coste nel mezzo del Mediterraneo...Le opportunità che il Mediterraneo potrebbe schiudere nei prossimi anni sono particolarmente allettanti e l'Italia non si può permettere il lusso di perdere anche questa occasione”.

### **A livello infrastrutturale qual è la priorità?**

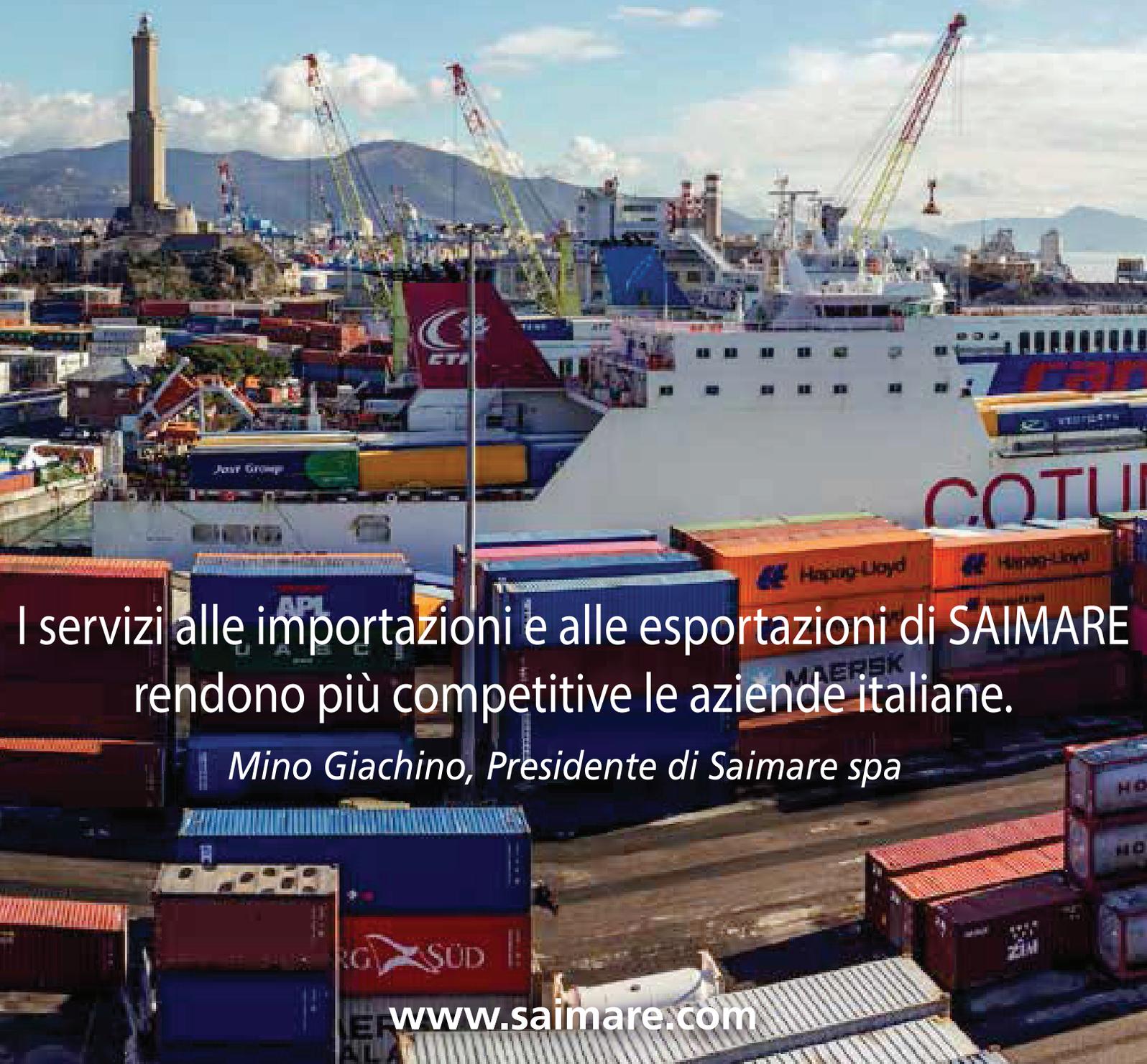
“Senza ombra di dubbio i dragaggi che devono diventare (come sono stati per secoli e come continuano a essere nei principali porti del mondo) un'attività manutentiva ordinaria e non straordinaria. Questo risultato può essere raggiunto solo attraverso l'implementazione di un sistema di regole chiare e definite che diano la possibilità di definire strategie di medio lungo periodo all'interno dei piani di sviluppo

dei singoli porti. È quindi necessario intervenire in modo razionale sul collegamento degli hub portuali con i nodi delle reti Ten-T con ampio sviluppo della rete ferroviaria, ma anche con una selezione attenta delle priorità. Diventa fondamentale favorire la digitalizzazione con lo sviluppo di PCS locali interoperabili tra di loro e gli investimenti privati nelle aree portuali con regole chiare e all'interno di piani di sviluppo e strategici di lunga durata”. ■



# SAIMARE SpA

Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924



I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane.

*Mino Giachino, Presidente di Saimare spa*

[www.saimare.com](http://www.saimare.com)

# “Il boom dei prezzi delle materie prime non ha frenato i nostri piani di crescita e sviluppo”

*“Abbiamo registrato un aumento dell’interesse intorno alle navi con compiti di ricerca e soccorso marittimo ed in generale le unità per forze di polizia ed autorità marittime”*

**S**arà un 2022 importante per il Cantiere Navale Vittoria. Tanti progetti di rilievo ed uno in particolare merita di essere sottolineato: “Ci sarà l’avvio della commessa recentemente acquisita per la costruzione di una nave da 85 metri per la nostra Guardia Costiera che sarà la più grande, per tonnellaggio, mai realizzata dal Cantiere Navale Vittoria nella sua storia ormai centenaria”, spiega il Direttore Commerciale Luigi Cosmo Chinappi.

## **Tracciamo un bilancio del 2021, come è andato il vostro settore?**

“Il 2021 ha certamente risentito delle difficoltà dovute alla pandemia, soprattutto legate all’incontrollato aumento dei costi di molte materie prime, ma tutto sommato i volumi sono stati soddisfacenti. In particolare, abbiamo registrato un aumento

dell’interesse intorno alle navi con compiti di ricerca e soccorso marittimo ed in generale le unità per forze di polizia ed autorità marittime”.

## **Quali sono le prospettive sul 2022?**

“Siamo confidenti che il 2022 possa registrare uno stop ed un’inversione di tendenza rispetto al prima citato problema del rialzo dei prezzi che i diversi nostri clienti, sia privati che pubblici, fanno difficoltà a riconoscerci: specie nel settore degli appalti pubblici rileviamo che laddove il legislatore ha previsto ristori per gli aumenti dei prodotti per i lavori (i.e. edifici, strade, ponti ecc.) nulla ha previsto per le tante aziende, come la nostra, che è coinvolta nelle forniture di prodotti, come le navi, che dall’acciaio all’elettronica, ai motori ecc. ha visto un balzo in alto dei costi assolutamente imprevedibile”.

## **La vostra realtà è sempre più in crescita, su che obiettivi puntate per il 2022?**

“I nostri obiettivi sono quelli di confermare i volumi di affari del 2021 e di migliorare i margini per consentire quegli investimenti che consentano una crescita costante e al contempo fronteggiare la concorrenza di diversi Paesi, non lontani da noi, dove la cantieristica navale gode di veri e propri aiuti di Stato contravvenendo alle regole del libero mercato”.



*“I nostri obiettivi per il 2022 sono quelli di confermare i volumi di affari del 2021 e di migliorare i margini”*

Luigi Cosmo Chinappi



### **Su quali progetti state lavorando?**

“Il 2022 vedrà il completamento e la consegna di diverse commesse pubbliche e private, sia nel settore civile che militare e paramilitare, acquisite negli anni precedenti con alcune che inevitabilmente hanno sofferto di ritardi a causa della pandemia. L’anno a venire vedrà anche l’avvio della commessa recentemente acquisita per la costruzione di una nave da 85 metri per la nostra Guardia Costiera che sarà la più grande, per tonnellaggio, mai realizzata dal Cantiere Navale Vittoria nella sua storia ormai centenaria. Stiamo altresì sviluppando progetti e proposte di unità per trasporto passeggeri con propulsioni ad energia alternativa che, a nostro avviso, saranno sempre più richieste nei prossimi anni”.

### **Quali possono essere le nuove opportunità per il vostro settore?**

“Come prima accennato, siamo convinti che grosse opportunità deriveranno dal progressivo ammodernamento della flotta dei ferries che,

soprattutto in Italia, è alquanto vetusta: il PNRR ed altre iniziative di sostegno al rinnovo di questi mezzi potranno essere un’occasione che gli armatori di concerto con i costruttori non dovranno lasciarsi sfuggire”.

### **I limiti infrastrutturale in Italia quanto incidono nelle vostre attività?**

“Certamente i limiti infrastrutturali hanno un impatto soprattutto per quanto concerne la possibilità di innovazione con la proposta, ad esempio, di unità ad energie rinnovabili ed a basso impatto ambientale che però incontrerebbero seri problemi di esercizio per la mancanza proprio di infrastrutture portuali e servizi idonei. Purtroppo, devo dire che i limiti infrastrutturali non sono altro che la punta dell’iceberg o, se vogliamo, la conseguenza più evidente di una scarsa progettualità e visione che è il più grosso limite che si trova a fronteggiare qualsiasi operatore economico in Italia”. ■

## **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.



# “Brindisi, un grande porto polifunzionale che sarà capace di attirare nuovi traffici”

*“Penso a uno scalo moderno, che sarà in grado di garantire spazi per insediamenti produttivi legati principalmente, ma non solo, alla transizione energetica”*

**A**dSP MAM e Sogesid presentano la squadra di tecnici che affiancherà l'Ente nella redazione del Piano Regolatore Portuale. Il nuovo documento pianificatorio sarà il frutto di una visione condivisa del porto del futuro. Una squadra di super-tecnici affiancherà il lavoro dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM) nella redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, lo strumento pianificatorio necessario per ridefinire l'assetto generale dello scalo brindisino, comprese le opere di grande infrastrutturazione. Venti figure professionali tra ingegneri, architetti, biologi e paesaggisti, coordinati dalla Sogesid, società per azioni a capitale sociale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono state scelte attraverso tre gare ad evidenza pubblica portate a termine dalla Società: la prima per il supporto tecnico specialistico sugli aspetti trasportistici e idraulici marittimi, una seconda dedicata al supporto sugli aspetti di pianificazione portuale, marittimi e strutturali, la terza per individuare i professionisti in ambito di Valutazione ambientale strategica (VAS).

Si tratta di professionisti appartenenti alla Modimar srl, società di servizi, con sede a Roma, specializzata nel campo dell'ingegneria idraulica e marittima, con esperienza nella progettazione di opere idrauliche tradizionali quali dighe, traverse, impianti e di opere marittime quali

porti, opere offshore, sistemi integrati di difesa delle coste. Per quanto attiene, invece, gli aspetti ambientali il professionista individuato tramite gara sarà l'ingegner Angelo Micolucci, tarantino, specializzato in ingegneria per l'ambiente e il territorio. Entrano a far parte del gruppo di lavoro dell'Ente, quindi, esperti in infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e portuali, di idraulica marittima e modellistica numerica, di trasporti via mare e via terra, di logistica nei porti. Al lavoro anche specialisti in valutazioni ambientali, dragaggi, energia, protezione del territorio, così come biologi marini, paesaggisti, disegnatori ed esperti G.I.S. (“Sistema Informatico Geografico”). Le basi saranno quelle indicate nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSSP), redatto dall'Ufficio, consegnato nel dicembre 2018 in forma preliminare e rivisto definitivamente a valle di un confronto →



Ugo Patroni Griffi

**“Il piano regolatore portuale di Brindisi dovrà essere flessibile”**

con stakeholders (istituzionali, imprenditoriali, dell'associazionismo, del terzo settore e privati cittadini) che ha avuto l'obiettivo di far emergere i rispettivi fabbisogni, secondo logiche partecipative e attraverso una prospettiva sovra-territoriale di raccordo tra le specificità di ogni singolo nodo portuale.

“La pianificazione portuale è diversa da ogni altra pianificazione, infatti non ha ad oggetto la regolamentazione del territorio bensì l'efficiente organizzazione, in una dimensione temporale ampia e quindi secondo un credibile scenario probabilistico, di un nodo infrastrutturale – spiega Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – che possa sostenere lo sviluppo dei traffici, tenendo conto del naviglio operante e della prevedibile evoluzione dello stesso. Il piano regolatore portuale di Brindisi dovrà essere flessibile, in modo da poter assicurare uno scalo polifunzionale, pienamente accessibile e quindi affrancato dagli attuali limiti e interferenze, green e smart. Un hub moderno capace di consolidare i traffici esistenti e di attrarne di nuovi, garantire spazi per

insediamenti produttivi legati principalmente – ma non solo – alla transizione energetica, fornire servizi innovativi, sostenere lo sviluppo della Zes e della Zona franca doganale, captare il fenomeno del reshoring”. Con l'individuazione della schiera di professionisti effettuata da Sogesid si potrà pertanto costituire l'Ufficio di Piano e avviare la pianificazione delle aree portuali dello scalo brindisino. Il nuovo documento programmatico dovrà tener conto anche delle ultime novità introdotte dalla recente legge 9 novembre 2021 nr.156 che stabilisce, tra l'altro, misure di semplificazione in materia di dragaggi e riutilizzo dei materiali di escavo dai fondali marini, al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica, nel rispetto, al contempo, della sicurezza del trasporto marittimo. Il documento strategico attualmente in uso, nel porto di Brindisi, era stato approvato nel 1975, era stato oggetto di una significativa variante nel 2006 e di un importante adeguamento tecnico funzionale nel 2020. ■



**STUDIO LEGALE GARBARINO**

*Merry Christmas*



#### **Genova – Head Office**

Via Cesarea 2/6  
16121 Genova  
T: +39 010 5761161  
F: +39 010 5958708

#### **Taranto**

Viale Atlantide 6  
74100 Taranto  
T: +39 099 9908000  
F: +39 099 9908000

#### **Trapani**

Via dell'Assunta, 83  
91100 Trapani  
T: +39 0923 1851858  
F: +39 0923 1851858

# “Più spazio alla ferrovia e stop ai viaggi a vuoto: così la logistica può svoltare verso una dimensione green”

*“Le infrastrutture sono una delle grandi variabili che incidono e incideranno sempre di più sullo sviluppo dello shipping”*

**L**o stato del sistema infrastrutturale italiano ha un riflesso sulle opportunità di sviluppo del settore logistico. Lo sanno bene le imprese di spedizioni internazionali che si occupano della parte software della supply chain, come spiega Silvia Moretto, Presidente di Fedespedi, la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali.

## **Quali sono oggi i limiti del sistema infrastrutturale italiano?**

“Uno dei principali limiti del sistema infrastrutturale italiano è sicuramente geografico: un territorio per il 75% non pianeggiante, porti storicamente inseriti nel contesto urbano (tra le poche eccezioni, Brindisi e Taranto) e stretti tra monti e mare, l’Arco Alpino che taglia fuori l’Italia dal resto d’Europa. Diciamo che tutte queste problematiche di base avrebbero dovuto essere affrontate e risolte grazie ad una pianificazione strategica e lungimirante delle infrastrutture del Paese, che tuttavia si è arenata subito dopo lo sprint del primo dopoguerra. L’incapacità di programmazione, oltre che di realizzazione, delle infrastrutture da parte dei Governi che si sono succeduti negli anni sono una sorta di peccato originale dal quale speriamo di riscattarci definitivamente ora, con la realizzazione del PNRR”.

## **Che cosa è lecito aspettarsi dal PNRR?**

“Il PNRR è un’occasione storica per cambiare volto alla

logistica italiana: le risorse stanziare sono adeguate, gli obiettivi individuati – infrastrutture, misure per le imprese e semplificazioni – sono frutto di un dialogo costruttivo con operatori economici e corpi intermedi. Riconosce la nostra funzione strategica e contiene un progetto organico di sviluppo del settore. Fedespedi si è da subito impegnata, in prima linea, insieme a Confetra: abbiamo condiviso con i nostri interlocutori istituzionali esperienza, visione, progettualità concrete. La nostra proposta di aggiornamento della disciplina del Codice Civile sul contratto di spedizione ha visto la luce proprio a dicembre, con l’approvazione definitiva del Parlamento: si tratta di un’operazione di semplificazione e ammodernamento della normativa che regola il nostro settore che avrà sicuramente riscontri molto positivi nell’operatività delle nostre imprese in termini di chiarezza e trasparenza nei confronti dei nostri interlocutori (clienti e fornitori). Oltre a questo importante risultato, la confederazione ci ha affidato il coordinamento del Tavolo ministeriale sulla digitalizzazione (anche in chiave sostenibile). Un’occasione unica per arrivare a definire – lato pubblico – le infrastrutture digitali che servono alla logistica italiana per crescere (in primis Sudoco, che è ad un passo dall’essere operativo e la Piattaforma Logistica Nazionale, con l’affidamento a RAM) e – lato imprese – attivare bandi per promuovere investimenti che vadano nella direzione di una transizione digitale ed ecologia davvero sostenibili”. →

### **Come sarà possibile conciliare esigenze di sviluppo e minore impatto ambientale, nell'immediato futuro?**

“Sicuramente bisognerà agire su due fronti. Su quello del trasporto, la scelta dovrà ricadere sulle modalità meno impattanti e sui mezzi di trasporto che assicurano migliori performance in termini di emissioni. Su tutti il treno, che è il mezzo di trasporto più sostenibile da un punto di vista ambientale e anche uno dei più sicuri (non soggetto alla congestione e all'incidentalità tipica del trasporto su strada). Sul fronte del modello di business, bisognerà puntare ad una maggiore efficienza nell'organizzazione del trasporto per evitare i viaggi a vuoto, con inutile spreco di risorse. Certo occorrerà che la committenza (le aziende che producono, ma in ultimo tutti noi, che siamo i consumatori finali) sia disposta a cambiare le proprie abitudini e i propri obiettivi integrandoli con una visione green del proprio business e delle proprie abitudini di consumo”.

### **Dove le infrastrutture possono dare un reale valore aggiunto al comparto marittimo?**

“Sicuramente tutti i collegamenti di ultimo miglio, dunque le connessioni tra i porti e il territorio retrostante, fondamentale per rendere fluido e veloce il transito della merce verso la destinazione finale. Tuttavia, credo che oggi ancora più importanti per lo sviluppo del settore siano le infrastrutture digitali, come la piattaforma logistica nazionale, la digitalizzazione dei controlli con il Sudoco, l'adozione dell'e-CMR”.

### **Ci sono tante opere ancora incompiute, quali potrebbero dare una reale svolta?**

“Credo che gli interventi più urgenti, in termini di infrastrutture materiali, siano tutti gli upgrading delle reti ferroviarie di adduzione ai valichi alpini in particolar modo Sempione, Gottardo, oltre all'ultimazione della TAV e soprattutto del Tunnel del Brennero che ci consentirà di superare i colli di



Silvia Moretto

**“Il PNRR è un'occasione storica per cambiare volto alla logistica italiana: le risorse stanziare sono adeguate”**

bottiglia, se non i blocchi, che gli altri Paesi Europei continuano ad imporre al nostro Export verso l'UE”.

### **Senza infrastrutture quale futuro per lo shipping?**

“Le infrastrutture sono una delle grandi variabili che incidono e incideranno sempre di più sullo sviluppo dello shipping. Certo la prima variabile da considerare è sicuramente l'andamento dell'economia e del commercio internazionale, insieme alle possibili tendenze al reshoring e al nearshoring, il cui eventuale impatto sarà valutabile nei prossimi 3-5 anni”. ■



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,  
Termini Imerese,  
Trapani,  
Porto Empedocle



Sicilia,  
logistica globale.

[adsppalermo.it](http://adsppalermo.it)

# “Il 2021 è stato l’anno del consolidamento dell’alta gamma Dal 2024 ci aspettiamo il grande ritorno del revamping”

*“Le competenze di chi lavora in questo settore non si esauriscono in una generazione: anche se la tecnologia sarà sempre più presente, non si corre il rischio che un robot possa portare via il lavoro a un carpentiere specializzato”*

Oltre 600 persone impiegate, tre segmenti industriali e tante nuove prospettive per il futuro. Il Gruppo De Wave si presenta a fine 2021 con molto ottimismo in tasca. “I cantieri delle crociere hanno mantenuto in larga misura gli impegni e il carico di lavoro previsto”, analizza Vittorio Magnaghi, Chief Commercial Officer dell’azienda basata a Genova. “C’è stata qualche flessione nel corso del periodo pandemico ma comunque limitata fundamentalmente al problema dei ritardi nelle consegne delle navi. Per quanto riguarda il settore yacht, invece, l’ultimo anno ha segnato una crescita enorme nell’order book dei cantieri, segno di un rinnovato desiderio della fascia alto-spendente di tornare a investire sulle barche di alta gamma”. Lo scorso ottobre De Wave ha annunciato il completamento di quattro diversi progetti di allestimento di navi da crociera. MS Rotterdam (Holland America Line), MSC Seashore (MSC Crociere), Venus (Viking Ocean Cruises) e Valiant Lady (Virgin Voyages) sono solo gli ultimi lavori consegnati nel corso del 2021. “L’allestimento degli interni delle future navi da crociera non ha subito grandi cambiamenti a causa del Covid. Gli spazi comuni sono rimasti tali, così come la richiesta degli armatori di avere a disposizione zone ampie e accoglienti. I teatri, i ristoranti e tutte le aree più capienti di navi di questa stazza non hanno avuto modifiche di sorta”.

La grande flessione ha riguardato nel settore cruise, le attività di refitting», infatti sono rimasti quei lavori che ottemperano ai nuovi regolamenti internazionali. “Da questo punto di vista, sono stati effettuati numerosi interventi di refit già nel 2021 a bordo delle navi, per andare incontro alle richieste degli standard internazionali per l’accessibilità e i regolamenti ADA”. Il Covid ha certamente impattato molto sullo stile di vita ma sembra non aver modificato quindi le richieste degli ospiti a bordo. Anzi, se possibile ha accentuato ulteriormente la voglia di avere spazi ampi e in grado di accogliere tante persone. È altresì vero che alcune navi sono state ferme a lungo e non hanno effettuato manutenzione come previsto, mentre altre compagnie hanno sfruttato delle soste per fare lavori di modernizzazione. Quando le aziende avranno ricapitalizzato e saranno tornate in pareggio rispetto



Vittorio Magnaghi

**“Nei prossimi anni vedremo molti cambiamenti, e per questo un’azienda come De Wave è già pronta”**

alle perdite dell'ultimo anno e mezzo - verosimilmente nel 2024/2025 - vedremo una forte ripresa anche sul revamping delle unità rimaste sottoutilizzate”.

Oggi però il mondo ha una grande, forte richiesta: che le navi e il divertimento assicurato a bordo siano in grado di essere poco impattanti sull'ambiente e non solo per quanto riguarda i carburanti. Ancora Magnaghi: “Su questo tema dobbiamo pensare a fare degli interventi strutturali anche sui materiali a disposizione. Come De Wave siamo sempre pronti a fornire materiali riciclabili e con una filiera garantita ma il mercato ancora non è pronto per questa fase. I tempi sono più lunghi, quando si parla di unità così grandi e con una vita operativa lunga. Dovremmo anche guardare agli esempi virtuosi. La nostra azienda è un valore aggiunto per Genova e per il territorio e quello che si è fatto in Italia con Costa Concordia, con lo smontaggio e il riciclo di buona parte del materiale della nave, rappresenta una delle più importanti best practice in termini di Ship Recycling”.

Il momento attuale, però, vede ritardi e difficoltà sull'approvvigionamento del materiale, porti congestionati, una nuova ondata di Covid e l'innalzamento dei costi delle materie prime. “Il problema è reale, anche perché se i costi dell'energia raddoppiano, rischiano di smorzare sul nascere la ripresa. Tutti gli operatori stanno vivendo questa fase con incertezza, anche perché c'è ancora molta incertezza sui tempi di approvvigionamento dei materiali. Queste criticità rischiano davvero di minare la ripresa per le aziende del settore che hanno chiuso contratti multi-nave nel passato. Anche per questo motivo De Wave si è strutturata per crescere e differenziarsi, avendo alle spalle investitori importanti

che l'hanno sostenuta anche durante una congiuntura sfavorevole. Il mix di temi sul tavolo può essere davvero preoccupante ma la nostra azienda ha una strategia di crescita solida e di lungo periodo”. Se le crociere procedono, anche con qualche punto interrogativo, lo yachting sembra inarrestabile. “Il tema della sostenibilità ambientale è trasversale e abbraccia ogni aspetto della vita. Ma nel mondo degli yacht è arrivato prima, perché la sensibilità dell'armatore può essere soddisfatta più rapidamente rispetto alle grandi unità. C'è una sempre maggiore attenzione ai materiali e al ciclo di vita stesso della barca. Quando si disegna un nuovo yacht, ormai, si punta già a capire quali materiali potranno essere riciclati e riutilizzati, una volta che sarà dismesso”.

Il mondo della cantieristica può espandersi e crescere, diventando un forte motore anche per l'occupazione? “Certo, anche perché le persone che lavorano all'interno del nostro Gruppo possiedono capacità estremamente precise. Essere un Project Manager di una nave da crociera presuppone non soltanto le conoscenze tecniche necessarie ma soprattutto capacità manageriali e rapidità mentale nel rispondere celermente a problemi che a terra non esistono. Anche per questo la formazione è un fattore-chiave del settore. La specializzazione è tutto e per questo anche l'Università di Genova ha attivato alcuni corsi ad hoc. Le competenze di chi lavora in questo settore non si esauriscono in una generazione e, anche se la tecnologia sarà sempre più presente, non si corre certo il rischio che un robot possa portare via il lavoro a un carpentiere specializzato. Nei prossimi anni vedremo molti cambiamenti e per questo un'azienda come De Wave è già pronta”. ■



# “Dal PNRR una spinta per il sistema-Paese, ma i porti devono tornare a essere centrali sullo scacchiere della logistica”

*“Il 2026 è dietro l'angolo e serve un supplemento di responsabilità in tutti i ruoli e a qualsiasi livello. In questa partita vinciamo tutti o perdiamo tutti”*

**N**el fare un quadro complessivo delle attività portuali a fine 2021, il Presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri non ha dubbi: questi anni di pandemia hanno portato alla ribalta il Mediterraneo, evidenziando l'importanza del ruolo della portualità e della logistica. In questo senso si auspica che il sistema italiano sia in grado di rafforzare il suo alto livello di competitività, e di affrontare la transizione ecologica e digitale in maniera intelligente e decisa. “Dobbiamo essere consapevoli che alla straordinarietà dei tempi deve corrispondere una straordinarietà dei mezzi da mettere in campo, per assicurare un futuro sviluppo alla portualità italiana. Ricordiamo che l'uscita dalla pandemia coincide con il grande tema della transizione e con l'enorme opportunità, attraverso le risorse messe a disposizione del PNRR, di allineare il sistema per renderlo all'altezza delle sfide da affrontare. Per fare questo serviranno visione, coraggio e senso di responsabilità”.

Una breve riflessione sul 2021? “Quello in procinto di chiudersi era l'anno della ripartenza, dopo gli eventi inattesi e imprevedibili del 2020. La pandemia ha imposto una nuova visione della sicurezza sanitaria, con tutte le misure rese necessarie per garantire la piena operatività delle attività portuali. Il test è stato superato. Dal punto di vista delle merci i traffici sono ripresi in modo sostenuto mentre permangono

le criticità legate al settore passeggeri, in particolare modo alle crociere. Eppure, proprio da questo segmento è arrivato un segnale più che incoraggiante. Il comparto, dopo essere stato praticamente azzerato nell'anno precedente, è riuscito a ripartire proprio dall'Italia. Il settore traghetti subisce ancora gli effetti delle limitazioni di ingresso e uscita tra i paesi transfrontalieri. Le regole concertate tra i grandi player e i porti rappresentano un grande atto di responsabilità e professionalità. Un modello anche per le realtà estere”.

E sulle infrastrutture aggiunge: “Pagano dazio i porti italiani per un sistema infrastrutturale che troppo spesso presenta criticità che tolgono energia e risorse all'industria del mare”.



Rodolfo Giampieri

**“Dobbiamo essere tutti coesi e fare sintesi per l'obiettivo comune, altrimenti non si riuscirà a dare una svolta”**

Un gap su cui “il PNRR può intervenire in modo massiccio per dare le risposte attese in alcuni casi da tantissimi anni”. È un’analisi attenta e approfondita per lanciare una sfida che deve avere un punto di partenza chiaro e preciso: “Dobbiamo fare squadra per utilizzare al meglio queste risorse che hanno l’obiettivo di modernizzare il Paese. Non voglio sembrare banale ma l’opportunità che abbiamo davanti è unica. Ne va del rafforzamento info e infrastrutturale del nostro sistema. Devo sottolineare con soddisfazione che il nostro Ministero insieme al Governo si sta impegnando fattivamente in questa direzione. Semplificare significa avere consapevolezza della straordinarietà dei compiti da affrontare. Il 2026 è dietro l’angolo e serve un supplemento di responsabilità in tutti i ruoli e a qualsiasi livello. In questa partita vinciamo tutti o perdiamo tutti. Bisogna puntare alla modernizzazione del paese e quindi della portualità puntando su alcuni temi specifici. In quello che viene definito comunemente l’ultimo miglio si possono sviluppare situazioni importanti, ad esempio”.

Adesso si parte col PNRR, cosa è lecito aspettarsi?  
“Un cambio di paradigma nel quale si possono aprire prospettive ampie per consolidare la centralità dei porti nella logistica moderna, allargando le potenzialità occupazionali anche alle nuove professionalità. Naturalmente, come ho detto, è necessario completare i progetti con una semplificazione robusta delle procedure che rafforzano i segnali incoraggianti del Governo. Deve essere chiaro che questo non significa lavorare senza rispettare le regole: rendere possibile semplificare, vuol dire fare le cose in maniera razionale”.

“Ed è per questo – dice Giampieri – che chiediamo tavoli interministeriali: è vitale lavorare insieme senza perdere tempo. Il Mediterraneo è tornato al centro dell’attenzione economica e dobbiamo sfruttare al meglio questa situazione che può portare risultati importanti sia per lo sviluppo che per l’occupazione. Il re-shoring e il near-shoring sono in atto e dobbiamo assicurarci di essere protagonisti di questa rinnovata fase economica e sociale”.

Giampieri lancia un appello: “Dobbiamo essere tutti coesi e fare sintesi per l’obiettivo comune, altrimenti non si riuscirà a dare una svolta col PNRR: abbiamo tutti una grande responsabilità”. E poi un approfondimento sui temi della sostenibilità: “Non possiamo trascurare gli aspetti economici e sociali oltre a quelli ambientali. In questo senso il PNRR e il fondo complementare ci invitano a realizzare infrastrutture e info-strutture resilienti. Ciò anche in ragione della necessaria relazione e integrazione sociale con i territori circostanti le aree portuali. Senza dubbio il rapporto tra scali e città è una questione centrale per la sostenibilità di cui tanto si parla. La conformazione del nostro sistema portuale rende necessario un continuo dialogo con la comunità locale. Fondamentale, inoltre, sarà l’attenzione all’evoluzione del mondo del lavoro. Le banchine sono il cuore della logistica moderna ed è lì che attraverso opportune politiche di formazione possono emergere nuove e inaspettate opportunità. Il nuovo lavoro qualificato è la leva principale anche per favorire la parità di genere. La nuova portualità che immaginiamo è anche e soprattutto inclusiva. Non possiamo permetterci rallentamenti che potrebbero essere compromettenti per il futuro posizionamento dell’Italia nel Mediterraneo e per gli sviluppi connessi alla trasformazione ecologica e digitale e le conseguenti opportunità di nuova occupazione” conclude Giampieri. ■

## **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