



Numero 7 - Giugno 2018

# Il prezzo politico del gas russo

I NUOVI DUBBI DELLA GERMANIA  
SULLA COSTRUZIONE DEL NORD STREAM 2

## FOCUS ON EASTERN LIGURIAN SEA PORTS

### YACHTING

Ibiza e Palma  
al top  
della nautica nel Med

### INTERMODAL & LOGISTICS

Da Divaccia  
a Capodistria  
a 160 all'ora

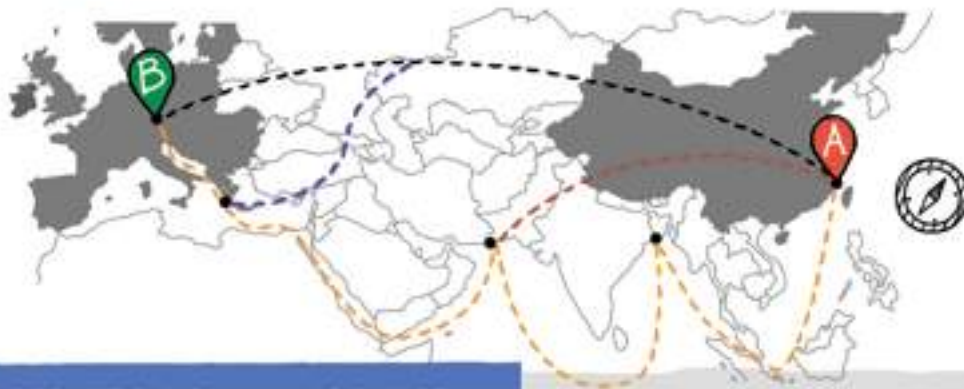
### LEGAL

Il dibattito pubblico  
per evitare i conflitti  
sulle Grandi opere



Synchro-NET

# THE NEW SYNCHRO-NET APPROACH TO MULTIMODAL INTERNATIONAL LOGISTIC CHAINS



A major shipping line is planning its own deep sea services plus hinterland connections for connections between China and central Europe, analysing slow/smart steaming options that offer the best solutions for their customers.

## STRATEGIC PLANNING PHASE

Determining the clients' preferences and the services that shipping line would offer.

### 1 DYNAMIC STAKEHOLDER ASSESSMENT MODULE

Using the Dynamic Stakeholder Assessment module, the shipping line approaches its customers (from different industry sectors and therefore with different needs) and asks them to determine their own preferences in relation to the different routes (cost, time, risk, environment).



### 2 SIMULATOR MODULE

These routes are passed to the Simulator Module that is used to compare the different routes and select the schedules to be operated. (e.g. for example a slightly slower Shanghai-Toronto route, which saves a lot of money/CO2 and then a range of faster and slower options for the hinterland service).

#### 2a MARITIME MODULE

Using the Maritime Module, the shipping line can simulate all the different parameters associated with each route.

#### 2b RISK ANALYSIS MODULE

Based on historical risk profiles, key risk indicators (KRI) are calculated for each alternative route that provide additional information for decision makers.

### 3 ROUTE SELECTION

The user/client/dispatcher selects the optimal solution according to his preferences.



## OPERATIONAL PLANNING PHASE

Now the shipping agents and freight forwarders use SYNCHRO-NET to plan and schedule synchro-modal freight movements, using the optimised maritime slow/smart steaming services identified above.

### 4 SYNCHROMODAL BOOKING MODULE

Now the Synchromodal Booking Module is used to plan and operate a "real" order. The user enters the locations, dates, etc. The module requests the best options from the Supply Chain Co-ordinator and presents them to the user. The user chooses the preferred option. Let's imagine it is ship + feeder + truck. The trip from the port in China can start.



### 5 REAL-TIME SYNCHROMODAL BOOKING MODULE

The Real-time Synchromodal Booking Module alerts the user, and proposes a new solution e.g. switch from feeder vessel to train, so that the new route is: ship + train + truck.



### 6 HINTERLAND LOGISTICS OPTIMISER

When the ship actually arrives at the European port, the Hinterland Logistics Optimiser creates the detailed hinterland logistics plan.



### 7 RISK PROFILER

Finally, the Risk Profiler processes the information about the delayed ship and stores the resulting risk profiles, so that the KRI calculation for future orders can be refined.



# In this issue

## COLOPHON

**Direttore  
Responsabile**  
Massimo Righi

**Responsabile  
del Progetto**  
Francesco Ferrari

**Redazione**  
Simone Gallotti  
Alberto Quarati  
Francesco Margiocco

**Hanno collaborato  
in questo numero**  
Thomas Escritt  
Stefano Pampuro  
Michele Del Vescovo  
Hammou Jdioui  
Stefano Zunarelli  
Alberto Ghiara

**Pubblicità**  
Stefano Milano  
Benedetta Perotti  
Paola Quaglia  
Roberto Parodi

**Marketing**  
Daniela Montano

**Supporto tecnico**  
Massimo Dragotto  
Stefano Ramagli  
Maurizio Vernazza

**Contatti**  
TheMediTelegraph Magazine  
è una pubblicazione  
di Gedi SpA, Torino (Italia)

Per contattarci:  
\* redazione  
+39 (0) 010 5388 484  
press@themeditelegraph.com  
\* ufficio commerciale  
+39 (0) 010 5388 243/206  
advertising@themeditelegraph.com



## 4 Il prezzo politico del gas russo

I nuovi dubbi della Germania sulla costruzione del Nord Stream 2

## 8 Ibiza e Palma al top della nautica

Bene anche Napoli per la sua vicinanza a Capri e alla Costiera: «Ma quest'anno - dicono gli esperti - i noleggi cresceranno ancora»

## 10 Divaccia-Capodistria a 160 all'ora

Così tra frenate e ripartenze la Slovenia realizza la sua sfida

## 12 INTERVISTA - Maël Barraud

A cura di TL - Transport & Logistic Review

## 14 Dibattito pubblico sulle Grandi opere

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati

## 16 FOCUS ON EASTERN LIGURIAN PORTS



DESTRA Una stazione del gasdotto Nord Stream: il raddoppio è da tempo al centro del dibattito

# Il prezzo politico del gas russo

di THOMAS ESCRITT, Berlino

PER DECENNI, l'oleodotto dell'Amicizia ha consegnato petrolio russo all'Europa, **riscaldando le case dei tedeschi anche nel corso dei giorni più bui della guerra fredda.**

Ma la nuova condotta che trasporterà il gas direttamente dalla Russia alla Germania, passando sotto il Mar Baltico, **è in costruzione non propriamente per motivi di amicizia tra le nazioni, diventando un tema controverso tra Berlino e i suoi alleati, con più di un mal di testa per la cancelliera tedesca Angela Merkel.**

Per il presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, il gasdotto Nord Stream 2 è un progetto «orrendo», **che aumenterà la dipendenza della Germania dall'energia russa.**

L'Ucraina, che combatte contro i separatisti sostenuti da Mosca, teme che il nuovo gasdotto permetterà alla Russia di tagliare fuori Kiev dagli affari - cruciali e molto remunerativi - **collegato al transito del gas dalla Siberia all'Europa.** Per la Merkel, è una situazione imbarazzante.

L'Alleanza atlantica scricchiola, mentre Russia e Cina si stanno sempre più rafforzando sullo scacchiere globale: in questa situazione, la cancelliera ha capito che il suo Paese teoricamente avrebbe l'occasione per potersi rafforzare ancora di più in

Europa in termini di peso nelle politiche internazionali: «L'ordine globale è sotto pressione - **ha detto Merkel il mese scorso** -. Per noi, questa situazione rappresenta una sfida... le responsabilità per la Germania crescono, **il nostro Paese ha ancora più lavoro da fare rispetto a qualche tempo fa**».

Ad aprile la cancelliera ha accettato per la prima volta la necessità di alcune «considerazioni politiche» riguardo a Nord Stream 2, **un progetto che lei ha sin qui descritto come essenzialmente come un'impresa di tipo commerciale.**

Molti Paesi europei vorrebbero che la Germania lavorasse di più per aumentare il peso dell'Europa nel mondo: **specie i Paesi dell'Est, sempre più preoccupati dal rafforzamento della Russia nelle politiche internazionali.**

Ma lasciare che Mosca venda gas alla Germania evitandone il passaggio dall'Ucraina significa esattamente l'opposto, privando Kiev dalle rendite legate al transito del combustibile e rendendo la Polonia e i Paesi baltici più vulnerabili ai rubinetti della Russia: «Il prezzo del Nord Stream 2 - commenta Roderich Kiesewetter, alleato della Merkel nella commissione Esteri al Parlamento - sarà la minore fiducia che la Polonia, **l'Ucraina e i Paesi baltici avranno nei confronti**



SINISTRA Il logo della Gazprom, controllata dallo Stato russo

DESTRA Il cancelliere tedesco Angela Merkel





**della Germania.** Noi tedeschi abbiamo sempre sostenuto che tenere l'Occidente unito rappresenta il nostro **"centro di gravità politico"**. Ma nei fatti la Russia è riuscita a rompere questa solidarietà occidentale, **almeno sulle politiche energetiche».**

Molti analisti mettono in dubbio la stessa resa economica del nuovo gasdotto, partendo dal fatto che esiste già una condotta simile, che unisce Russia e Germania, **e che passa sotto il Mar Baltico.**

Nord Stream 2 nasce infatti per raddoppiare una domanda già esistente, **ma sulle cui future prospettive di sviluppo ci sono incertezze.**

D'altro canto, l'industria tedesca non aspetta altro che un costo dell'energia più basso.

I social-democratici, alleati della Merkel al governo, **ma anche le voci più autorevoli della politica berlinese suggeriscono un approccio morbido con Mosca,** e sono a favore dell'opera. La questione insomma divide la classe politica berlinese.

I partiti hanno concordato, all'inizio di quest'anno, di impegnarsi sulla realizzazione del gasdotto, **ma senza mettere nulla per iscritto.**

Secondo Margarita Assenova, analista presso il centro di Analisi politica europea - critico verso la realizzazione del Nord Stream 2 - **la Russia potrebbe raddoppiare le esportazioni di gas verso l'Europa già solo utilizzando l'infrastruttura esistente sotto l'Ucraina,** senza la necessità di costruire la nuova condotta.

Ma nonostante l'opposizione da parte degli altri Paesi europei, di Washington e pure all'interno del partito della stessa Merkel, **la costruzione del Nord Stream 2 continua.**

Le ambizioni diplomatiche della Germania sono messe in difficoltà dalla brutale logica dei numeri legata al progetto.

## OSTPOLITIK

Sul fronte russo, il maggiore soggetto sostenitore dell'infrastruttura è la Gazprom, **il gruppo statale che controlla la società di diritto tedesco Nord Stream 2,** incaricata di realizzare il gasdotto. Il numero uno Matthias Warnig, **ex spia industriale della Repubblica democratica tedesca in Germania Ovest,** è riconosciuto essere uno dei più abili lobbisti berlinesi.

Il gasdotto fa parte di una rete di progetti sostenuti dal Cremlino per isolare l'Ucraina, **il più grande dei Paesi un tempo controllati dall'Unione sovietica e anche il meno disposto a rientrare nell'orbita di Mosca.**

Altra opera con identica funzione, a Sud, è ad esempio il Turk Stream, **gasdotto proveniente dall'Est del Paese che per tagliare fuori l'Ucraina passa sotto il Mar Nero.**

Nel corso di un'audizione in Parlamento, al sospetto della platea Warnig promise di rappresentare direttamente al presidente russo Vladimir Putin lo scetticismo della Germania su Nord Stream 2, **aggiungendo che certamente il senso di quella infrastruttura è servire interessi strategici del Cremlino.**

Tuttavia, per Gazprom, c'è ovviamente anche un senso economico: il gasdotto che passa sotto l'Ucraina è sempre più vecchio - **risale all'epoca sovietica - e l'ostilità del Paese verso Mosca rappresenta un rischio per gli affari.**

La Germania e l'Unione europea stanno tentando di mettere a punto un accordo tra Mosca e Kiev per mantenere inviati i flussi di gas attraverso l'Ucraina, **atteso che gli attuali contratti di transito scadono il prossimo anno.**

I critici nei confronti di questa politica sottolineano che nei fatti i consumatori europei dovranno pagare un tributo per mantenere a galla l'Ucraina.

Nella Spd, **gli interessi per la rea-**



SINISTRA Il presidente russo Vladimir Putin

DESTRA Matthias Warnig, numero uno della società Nord Stream



### **lizzazione del Nord Stream 2 sono parecchi.**

Gerhard Schroeder, ultimo cancelliere che governò la Germania sotto le insegne social-democratiche, ha lavorato in numerose posizioni di alto livello in differenti società energetiche russe, e anche dopo aver smesso di lavorare, **è rimasto grande amico di Putin.**

Per molti della generazione di Schroeder, la cooperazione con la Russia va nel solco di quella Ostpolitik ideata da uno dei loro più grandi punti di riferimento, Willy Brandt, cancelliere tedesco negli anni Settanta, **che fronteggiò lo scetticismo degli Stati Uniti per aprirsi una breccia nel blocco sovietico**, mossa che oggi viene vista come un preludio alla fine della guerra fredda. Ma la generazione più giovane dei social-democratici è stata spesso piuttosto critica verso i legami di Schroeder con il Cremlino, **e oggi è piuttosto recalcitrante anche sulle posizioni di apertura nei confronti dell'Est.**

La Germania è stata per decenni legata alla Russia per i rapporti di fornitura energetica, ma è necessario che questo buon rapporto si possa tradurre - dicono le autorità a Berlino - **anche in qualche cosa di concreto per gli alleati occidentali.**

I rapporti vanno avanti: ancora a fine luglio la Merkel ha ospitato nella Capitale il ministro degli Esteri russo, Sergei Lavrov, arrivato in compagnia del capo di gabinetto della presidenza del Consiglio, Valery Gerasimov, che tecnicamente dall'invasione russa della Crimea (2014) **non potrebbe più entrare entro i confini Ue.**

Tuttavia, mantenere i contatti aperti con il Cremlino è un mossa popolare in Germania, **dove i sondaggi dimostrano che la popolazione è meglio disposta nei confronti della Russia rispetto che in altri Paesi europei.**

Tuttavia, i dirigenti politici del Paese si chiedono sempre più frequentemente se la Germania non rischi di pagare un prezzo troppo alto per non perdere la faccia.





# Ibiza e Palma al top della nautica nel Med

Bene anche Napoli per la sua vicinanza a Capri e alla Costiera: «Ma quest'anno - dicono gli esperti - i noleggi cresceranno ancora»

di **STEFANO PAMPURO**, Palma di Maiorca

I PRINCIPALI porti delle isole Baleari, Ibiza e Maiorca, **spiccano tra i primi cinque porti europei più ricercati dagli utenti della nautica, secondo la società startup SamBoat**, specializzata nei noleggi. La classifica è guidata dal porto di Ibiza, seguito a ruota dai porti di Cannes in Costa Azzurra e Napoli, **quest'ultimo per la sua vicinanza alla Costiera Amalfitana e all'Isola di Capri.**

Anche il porto di Palma di Maiorca si è ritagliato il suo spazio nel ranking, così come quello di Ragusa (Dubrovnik) in Croazia, **che ha registrato una crescita nel numero di richieste per l'estate 2018.**

La costa mediterranea continua a essere la prediletta dagli amanti della nautica. Che si tratti di Italia, Spagna o Francia, i porti sono i più trafficati da francesi, tedeschi, italiani e spagnoli, spiega l'amministratore delegato della piattaforma SamBoat, Nicolas Cargou.

I porti di Ibiza e Maiorca risultano quelli che hanno registrato il maggior numero di imbarcazioni da diporto in tutto il territorio spagnolo, **superando il 20% del totale nazionale.** Del resto «le Baleari sono una meta riconosciuta a livello mondiale e rivestono il primato nella nautica grazie ai suoi 1.000 chilometri di costa. Le Isole offrono grandi attrazioni, dalle calette incontaminate, al clima impareggiabile, con svaghi così vari che soddisfano i turisti di ogni tipo, che siano famiglie o gruppi di amici» afferma Pauline Escalle Bagnis, **responsabile per la Spagna di Samboat.**

Lo scorso anno sono passate più di 34 milioni di richieste di chartering per la startup inglese, **per un giro d'affari superiore ai 10 milioni di euro.** Nonostante queste cifre notevoli però, le aspettative di crescita per questa sta-



gione sono molto ottimistiche, **oltre il 10%.**

Secondo i dati della piattaforma, in Spagna i porti che crescono maggiormente sono quelli di Maiorca, Ibiza, Barcellona, **Alicante e Malaga.**

Il porto dell'Estartit, a Girona, risalta tra gli amanti delle immersioni, **per la sua vicinanza alle Isole del parco naturale Medas.** I porti alicantini di Deia, Altea, Santa Pola e la stessa Alicante hanno registrato anch'essi notevoli passi avanti, **dopo alcuni anni piuttosto statici a seguito della crisi economica globale.**

Nel 2017, il 77% degli affittuari di barche sono rappresentati da persone che hanno già una loro peculiare della nautica e sono in grado di navigare in autonomia, **mentre l'opzione di noleggio della barca col marinaio a bordo ha rappresentato il 23% del mercato,** in crescita. Questa modalità permette di contare sull'esperienza di una persona esperta e in possesso delle necessarie qualifiche nautiche.

**Parrebbe l'opzione migliore per chi vuole pensare solo a rilassarsi senza preoccuparsi troppo di gestire l'imbarcazione.** Il 67% delle richieste che ha ricevuto lo scorso anno SamBoat in Spagna ha riguardato comunque barche a motore di stazza media, il 25% barche a vela (principalmente Sloop e Cutter) **e l'8% catamarani.**

Il prezzo medio di noleggio pagato dai consumatori spagnoli è stato simile a quello degli italiani: 440 euro, **cioè un 20% meno della media francese.**



 **PSA** VOLTRI-PRA

**READY FOR**



**20.000 TEUs**

**VESSELS**



# Divaca-Koper a 160 all'ora

di **MICHELE DEL VESCOVO\***, Roma

IN QUEST'ULTIMO anno in **Slovenia** sta tenendo banco la discussione sul potenziamento della **linea ferroviaria Divaccia - Capodistria**. Il progetto, a causa dell'elevato costo, è diventato ostaggio dello scontro politico tra maggioranza e opposizione. Basti pensare che sono stati tenuti diversi **referendum** per fermare il progetto. Ultimo in ordine temporale è stato quello di maggio 2018 che è andato deserto per mancato raggiungimento del **quorum**.

Spostare però l'attenzione sul progetto in sé, estrapolandolo dal dibattito politico sloveno. L'iniziativa di Lubiana si inserisce all'interno di un quadro più ampio di quello nazionale che è quello europeo. Il potenziamento della linea rientra tra gli interventi volti al miglioramento del **Trans European Network Transport**, meglio noto con l'acronimo **Ten-T**. Da qui al **2030** e poi al **2050** tutti gli stati membri dell'Unione sono chiamati a realizzare quegli interventi necessari ad assicurare la continuità della rete infrastrutturale europea, creando i collegamenti dove mancanti e potenziando quelli presenti. Questa rete garantisce il funzionamento del sistema logistico del Vecchio Continente. Uno dei principi costituenti dell'Unione è infatti la libera circolazione di merci e persone, ed è perseguendo questo principio che si intende continuare a crescere. Anche l'**Italia** sta lavorando a diverse opere lungo i corridoi che la attraversano come la **galleria Torino - Lione** sul percorso Mediterraneo e la **galleria base del Brennero** sul corridoio Scandinavo - Mediterraneo; opere che spesso, come sta accadendo in Slovenia come in Ita-

lia, sono oggetto del dibattito politico.

La **Slovenia** è attraversata da due dei nove corridoi di cui si costituisce la rete; il **corridoio Baltico - Adriatico** e il **corridoio Mediterraneo**. Il Paese ha infatti una posizione geografica molto favorevole in quanto confina a Ovest con l'Italia, a Nord-Ovest con l'Austria, a Est con l'Ungheria, a Sud-Est con la Croazia e affaccia sul Mar Adriatico. Il **primo** corridoio nasce in Polonia, prosegue attraverso Repubblica Ceca, o in alternativa per la Slovacchia, poi in Austria, in Slovenia appunto, e si esaurisce in Italia. Il **secondo**, quello Mediterraneo, collega la Spagna con l'Ungheria, attraversando in ordine Francia, Italia e Slovenia. Il paese rappresenta un crocevia per gli scambi commerciali da Ovest a Est e da Nord-Est a Sud-Ovest. Scambi che contribuiscono a generare circa un terzo del prodotto interno lordo sloveno. I principali interlocutori commerciali del Paese sono la Germania, con livelli pari al 16% sia per le esportazioni che per le importazioni, e l'Italia, con valori che si attestano al 12% per l'export e al 15% per l'import. Seguono Austria e Croazia con valori inferiori.

Dal potenziamento della **linea ferroviaria Divaccia - Koper** trarranno vantaggio entrambi i corridoi che attraversano il Paese. Il tratto interessato dall'intervento è quello che collega il porto di Koper con il resto del Paese. Attualmente il tratto è lungo 44,3 chilometri. L'obiettivo è quello di accorciarlo portandolo a una lunghezza complessiva di 27 chilometri costruendo sette gallerie





lungo l'attuale percorso. Così facendo saranno eliminati i colli di bottiglia lungo il tragitto che ne limitano le potenzialità. È stato stimato che una volta terminati i lavori, il numero dei treni che quotidianamente percorreranno la linea salirà da 90 a **220** e la velocità media di percorrenza passerà da 75 a **160 chilometri orari**. Il progetto ha un **costo** stimato pari a **un miliardo di euro** che sarà in parte finanziato con fondi europei e in parte con risorse statali. Il governo sloveno ha ricevuto uno stanziamento pari a 109 milioni di euro da parte dell'*Innovation Network Executive Agency* (Inea) e una sottoscrizione di 200 milioni di euro da parte dell'Ungheria, che come abbiamo visto, è interessata dal corridoio Mediterraneo.



Per concludere questo è un progetto ambizioso che richiederà diversi anni per essere portato a compimento. Ha trovato già diversi ostacoli in fase di avvio e altri ne troverà nel prosieguo ma una volta terminati i lavori la linea incrementerà il flusso di merci in entrata e in uscita dal Paese e il numero di scambi lungo le direttrici europee. Spesso si tende a non comprendere l'utilità delle grandi opere e a sottostimarne i benefici ritengo a causa della nostra orizzonte temporale limitato. La realizzazione di queste opere e i relativi ritorni travalicano l'orizzonte temporale del lungo periodo e quindi abbiamo difficoltà a coglierne la portata: questi sono più che altro regali che si fanno oggi per le generazioni future.

\*Logistics & Supply Chain  
/TW: @Micheledelvesc  
/ Website: micheledelvescovo.it



# «La nuova logistica? È ancora un'incognita»

Intervista a Barraud, presidente di Fluid-e. «Necessario studiare i sistemi»

Maël Barraud, presidente della società di consulenza francese Fluid-e, ha presentato nelle scorse settimane, in occasione dei Logistics Days di Tangeri, **le sue "Tecnologie per promuovere una catena logistica collaborativa"**.

Al centro del discorso, l'approccio sistemico alla logistica e l'orchestrazione della sua catena, oltre all'evoluzione del lavoro di chi opera in questo settore.

**Lei ha detto che la catena logistica «è per sua natura» collaborativa. In che modo?**

«Perché noi logistici non possiamo lavorare da soli. In un magazzino, dipendiamo sempre gli uni dagli altri: quando parliamo di catena logistica nel suo senso più ampio, il concetto ovviamente non vale unicamente per i magazzini. Noi possiamo infatti lavorare sola-

mente se abbiamo dei dati o delle informazioni che ci arrivano da terzi, che processiamo, e che a nostra volta inoltriamo ad altre persone. Se invece lavorassimo isolati, non potremmo ottenere delle buone performance, e finiremmo per non poter lavorare più. Per risolvere i problemi, bisogna quindi parlare con chi è a monte e valle della nostra posizione nella catena logistica».

**Cosa significa "sistemico" per lei?**

«Analisi sistemica: il miglior esempio, un orologio. In precedenza, sin dai tempi di Cartesio, per capire come una cosa funziona, abbiamo avuto la necessità di smontarla. Così avremmo fatto con un orologio, così è stato fatto ad esempio con il corpo umano, con l'anatomia. Però, una volta che abbiamo smontato l'orolo-

gio, non abbiamo più un oggetto in grado di misurare il tempo.

L'analisi sistemica è quella che prende in considerazione un intero ecosistema, che analizza quindi le interazioni tra le varie parti del sistema stesso, e include l'impatto che lo stesso ambiente può avere sul sistema che lo circonda. Così, per avere un ecosistema che lavori, c'è bisogno di un sistema-guida. Nel nostro corpo, il sistema guida è il cervello. Con cui dobbiamo avere uno scambio di informazioni: servono informazioni per far lavorare le mani, gli occhi, le orecchie... e allo stesso bisogna rimanere sempre vigili e attenti all'ambiente in cui si vive: se ad esempio fa caldo, il corpo reagisce in un certo modo, quando è freddo reagirà in un altro modo ancora. Questa è l'analisi sistemica. Noi

analizziamo un sistema nel suo complesso, e le interazioni tra i diversi elementi che lo compongono. Si tratta di un metodo di analisi inventato negli Stati Uniti tra gli anni Quaranta e Cinquanta del secolo scorso, nel campo della biologia. Alcuni definiscono "cibernetico" questo approccio. Dunque, la catena logistica è sistemica perché in essa vanno compresi tutti i suoi elementi, e l'insieme che ne compone la sua totalità. Invece, l'analisi frammentata di ogni singolo elemento della stessa catena non dà grandi risultati. Tuttavia, l'approccio sistemico non sminuisce l'importanza dell'analisi di ogni singolo elemento. Per esempio, in Europa al momento si parla molto dei servizi multicanale, come quelli venduti dal colosso digitale delle vendite Amazon ai clienti finali. Ecco, l'espansione della multicanalità sta cambiando radicalmente il mondo della logistica, e con esso il metodo di analisi dell'intero ambiente in cui la stessa logistica va operando. Questo sta forzando la catena logistica a riorganizzarsi completamente, portando anche impatti sull'ambiente, e l'analisi sistemica si concentra proprio su questi cambiamenti».

### **Lei parla anche di "orchestrazione".**

«Orchestrazione significa mettere a fattor comune i sistemi operativo delle varie imprese presenti nella catena logistica per portarli ad eseguire un processo: pensiamo ad esempio a un sistema gestionale di magazzino (Wms), che deve avere necessariamente un'interazione con il sistema gestionale di trasporto di un'azienda (Tms). Allora, dovremo sincronizzare questi due sistemi, li dovremo appunto orchestrare. L'orchestrazione è quindi dirigere tutte le informazioni del sistema di un'azienda, con il fine di eseguire un processo. C'è un'altra importante parola: "chi". Tra il sistema di organizzazione aziendale (Oms) e l'orchestrazione, non c'è una grande differenza. Nelle aziende, facciamo operare le cose verticalmente, con il Wms, il Tms, il sistema di pianificazione di risorse d'impresa (Erp) e così via. Tutto deve operare bene perché l'obiettivo è far acquistare il prodotto al cliente, e farglielo arrivare. Perché una

macchina possa muoversi, tutti gli elementi del sistema motore (i pistoni, la dinamo ecc...) devono essere in buone condizioni. Ognuno può operare da solo, nel Wms, nel Tms: ma per muovere la macchina è necessario che tutti i pezzi del motore operino insieme, sincronizzati, in modo tale che ognuno proceda allo stesso passo, e con la stessa prospettiva davanti a sé».

### **Ma il lavoro del logistico alla fine rimane sempre lo stesso: quali sono le difficoltà oggi?**

«In realtà sono cambiate molte cose: oggi si guarda con più attenzione alle tematiche ambientali, e questo ad esempio ha cambiato numerosi fattori. Per esempio, nelle grandi città europee, i camion non possono più girare ovunque. Per realizzare le consegne dell'ultimo miglio servono mezzi alternativi, e questo comporta una nuova difficoltà. Il fatto che oggi sempre più consumatori vogliano la merce consegnata direttamente a casa fa sì che ci saranno sempre meno negozi, e questo ovviamente sta cambiando completamente il sistema. Scaricare un'intero camion sarebbe anche facile, ma portare la merce a casa di 20 consumatori diversi cambia completamente le cose. Detto questo, prima della consegna, al consumatore la merce va consegnata al massimo entro otto giorni dall'ordine. I servizi più avanzati di Amazon esigono la consegna a mezza giornata dall'ordine. Le cose diventano insomma incredibilmente più difficili. Il lavoro del logistico diventa incredibilmente più difficile. È sempre più difficile rispettare i tempi, tutto deve essere organizzato per liberare le strade dai camion durante il giorno, quindi la merce deve viaggiare di notte, ma come si fa a fare rumore senza svegliare la gente che dorme? Insomma, altri elementi da tenere in conto, e altre preoccupazioni. Ecco perché il professionista della logistica diventa sempre... più professionista, anche in Marocco».

### **Se andiamo un po' indietro nel tempo, in Europa sono state prese in campo logistico alcune decisioni che oggi forse non hanno più grande validità...**

«Ottima osservazione, e in effetti

oggi abbiamo parecchie domande alle quali è difficile trovare risposta. La consegna diretta al consumatore, per esempio, ha generato un nuovo concetto: la "logistica al contrario". Ma quanto costa oggi questo concetto? Ancora: in passato sono state prese diverse decisioni, per esempio, su quella forma di consegna chiamata "drive-in": il consumatore ordina su Internet e poi va a ritirare la merce con la macchina. Si tratta di una logistica molto costosa, complicata e poco redditizia. Ma ormai abbiamo dato al consumatore questa abitudine: prendere la merce senza scendere dalla macchina, ed è difficile farlo tornare indietro».

### **Ma non si potrebbero semplicemente prendere le attività logistiche e trasferirle lontano dai centri-città?**

«Il commercio nelle città è stato sistematicamente ucciso. Quello che è interessante - e pur non volendo fare della Francia un esempio, ma è lo scenario che conosco meglio - uno dei maggiori errori del passato consiste nella creazione degli ipermercati: se grossi gruppi come Carrefour oppure Auchan oggi sono in difficoltà, è perché hanno organizzato tutta la loro logistica intorno a quelle strutture. Ma ora, con Amazon, devono combattere con un concorrente che porta la merce in casa, ed è per questo che si stanno riorganizzando con una rete di negozi di prossimità. Non c'è uno studio, o nemmeno un articolo che parla di questo fenomeno... Eppure sarebbe davvero interessante capire quanto costa questa logistica al contrario: io compro il prodotto, e se non mi piace lo rifiuto, e lo rimetto nella scatola. Quando ritorna indietro devono controllare che non sia danneggiato, e poi vedere se è possibile rimborsarlo. Tutto questo impatta economicamente, e non è ancora stato studiato. Non abbiamo mai fatto un bilancio ecologico delle consegne a casa, quanto impatta sull'ambiente la nostra pigrizia. Per l'ambiente, sarebbe molto meglio se andassimo a fare la spesa al negozio».

*\* Articolo pubblicato nel quadro dell'accordo di mutuo scambio sui contenuti T&L-TMT.*

# IL DIBATTITO PUBBLICO

un nuovo strumento per prevenire  
i conflitti sulle grandi opere

di **STEFANO ZUNARELLI\***, Bologna

## PREMESSA

Una delle maggiori criticità che sovente si pone in sede di realizzazione di una grande opera infrastrutturale è la contestazione dell'intervento da parte di gruppi di cittadini che, organizzati in comitati a volte supportati da qualche formazione politica, si oppongono all'opera, **trovando spesso vasta eco nei mass media**. Ciò finisce con creare non poche difficoltà alle amministrazioni locali interessate, **anche quando le stesse vedrebbero con favore la realizzazione dell'opera**. Al fine di prevenire questi conflitti, o quantomeno contenerne gli effetti, il nuovo Codice dei contratti pubblici (Decreto Legislativo n. 50/2016), all'articolo 22, comma 2 ha previsto l'obbligatorio ricorso alla procedura di dibattito pubblico con riferimento alle opere che superano un determinata soglia dimensionale, **rinviano ad un apposito DPCM per la individuazione di dette soglie con riferimento alle diverse tipologie di opere**, oltre che per la definizione delle modalità di svolgimento del dibattito pubblico. Tale normativa è stata, in effetti, adottata con il DPCM 10 maggio 2018, n. 76, pubblicato nella GU del 25 giugno 2018, e quindi il dibattito pubblico dovrà essere attivato in relazione ai nuovi interventi con riferimento ai quali il provvedimento di affidamento dell'incarico di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica sia stato approvato dopo la data di entrata in vigore di detto decreto, **vale a dire il 24 agosto 2018**.

## OPERE E INTERVENTI OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO E SUE FINALITÀ

Tra le definizioni contenute nell'articolo 2 del Decreto, merita particolare attenzione quella di cui alla lettera a), ai sensi della quale il dibattito pubblico è "il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, **su progetti o interventi di cui all'Allegato 1**". Dal testo della disposizione emerge come l'obiettivo che il legislatore ha perseguito sia quello di assicurare la massima efficacia delle decisioni adottate (e da adottarsi) da parte delle autorità competenti **(ivi compresa la decisione di non procedere alla realizzazione**

**dell'opera)**, nonché di migliorare la qualità della progettazione delle opere pubbliche, attraverso l'acquisizione di tutti gli elementi conoscitivi disponibili mediante la più ampia partecipazione degli interessati.

Le tipologie di opere con riferimento alle quali è prevista l'obbligatoria effettuazione del dibattito pubblico, che comprendono opere e interventi infrastrutturali del trasporto (ad es.: autostrade e strade extraurbane a quattro corsie, tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza, aeroporti, porti marittimi commerciali ecc.) opere, impianti e infrastrutture energetiche (ad es. elettrodotti aerei) e infrastrutture ad uso sociale, culturale, sportivo, scientifico o turistico, **sono elencate nell'Allegato 1 al Decreto**. Lo stesso Allegato 1 indica, con riferimento a ciascuna tipologia di opere, la soglia dimensionale in corrispondenza (o, in alcuni casi, **al di sopra**) della quale sorge l'obbligo di attivare il procedimento. Si sottolinea che la soglia è sovente espressa secondo un duplice criterio: **dimensionale e di valore dell'investimento**.

Al di là delle opere per cui esiste in ogni caso un obbligo di indizione del dibattito pubblico, il Decreto riconosce agli enti esponenziali della comunità interessata da un'opera (regione, provincia, comune, oltre che ministeri interessati) **che non raggiunge i livelli dimensionali indicati nell'Allegato 1 ma soltanto i due terzi degli stessi**, la possibilità di imporre all'amministrazione aggiudicatrice l'obbligo di attivare il procedimento di dibattito pubblico. L'amministrazione aggiudicatrice può, comunque, indire su propria iniziativa il dibattito pubblico quando, per le ragioni più diverse, **ne rileva l'opportunità**.

Fino all'entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che definisce i contenuti dei livelli di progettazione di cui all'**articolo 23, comma 3**, del codice, il dibattito pubblico si svolge con riferimento al progetto preliminare.

## IL PROCEDIMENTO DI DIBATTITO PUBBLICO E IL SUO COORDINATORE

Il procedimento di dibattito pubblico



\* DOCENTE E AVVOCATO,  
FOUNDING PARTNER  
STUDIO LEGALE  
ZUNARELLI

prende l'avvio con la comunicazione di indizione dello stesso indirizzata alla commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all'art. 4 del Decreto, che è composta dai rappresentanti dei ministeri interessati, oltre che della Conferenza Unificata, **dell'ANCI e dell'ANPI**, e cui compete, tra l'altro, il monitoraggio del corretto svolgimento della procedura di dibattito pubblico e del rispetto della partecipazione e della necessaria informazione del pubblico. La comunicazione alla commissione, da inoltrarsi anche alle altre amministrazioni territoriali interessate, deve contenere la descrizione degli obiettivi e le caratteristiche del progetto, la indicazione di uno o più soggetti che rappresentino l'amministrazione aggiudicatrice in tutte le fasi del procedimento di dibattito pubblico e recare, quale allegato, il progetto di fattibilità ovvero il documento di fattibilità delle alternative progettuali (**art. 5 comma 3**). L'indizione del dibattito pubblico è pubblicata entro sette giorni dalla richiesta sul sito internet della commissione nonché sui siti delle amministrazioni locali interessate dall'intervento. **Su detti siti è poi pubblicato il "dossier di progetto"**, in cui è motivata, con linguaggio chiaro e comprensibile, l'opportunità dell'intervento e sono descritte le soluzioni progettuali proposte, comprensive delle valutazioni degli impatti sociali, ambientali ed economici,

Un ruolo centrale nel procedimento è svolto dal coordinatore del dibattito pubblico, che è individuato dal ministero competente per materia tra i suoi dirigenti in possesso di esperienza nella gestione di processi partecipativi ovvero, in assenza, tra professionisti esterni, non residenti o domiciliati nel territorio della provincia o città metropolitana ove l'opera è localizzata, **attraverso un'apposita selezione.**

Il coordinatore del dibattito pubblico ha il compito di:

- i) elaborare il "documento di progetto del dibattito pubblico" (da non confondersi con il "dossier di progetto", che deve essere redatto a cura dell'amministrazione aggiudicatrice e che lo precede), stabilendo i temi di discussione, il calendario degli incontri e le modalità di partecipazione e comunicazione al pubblico;
- ii) richiedere integrazioni e modifiche al dossier di progetto;
- iii) favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito e fare emergere le posizioni in campo, anche attraverso il contributo di esperti;
- iv) definire e attuare in modo oggettivo e trasparente il piano di comunicazione e informazione al pubblico;
- v) curare l'organizzazione e gli aggiornamenti del sito internet del dibattito pubblico, di cui è responsabile;
- vi) segnalare alla commissione nazionale

eventuali anomalie nello svolgimento del dibattito pubblico e sensibilizzare l'amministrazione aggiudicatrice al rispetto dei tempi di svolgimento della procedura, ed infine

vii) redigere la relazione conclusiva del dibattito pubblico (art. 6 comma 6).

Dalla pubblicazione sul sito dell'amministrazione aggiudicatrice del dossier di progetto dell'opera decorre il termine di quattro mesi per il completamento del dibattito pubblico (prorogabile di ulteriori due mesi in caso di comprovata necessità) previsto dall'**articolo 5, comma 2.**

Il dibattito pubblico si articola in una serie di incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, in particolare nei territori direttamente interessati, e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni, istituzioni e deve essere organizzato e gestito in relazione alle specifiche caratteristiche dell'intervento e alle peculiarità del contesto sociale e territoriale di riferimento (**art. 8 comma 2**).

#### **LA RELAZIONE CONCLUSIVA DEL COORDINATORE,**

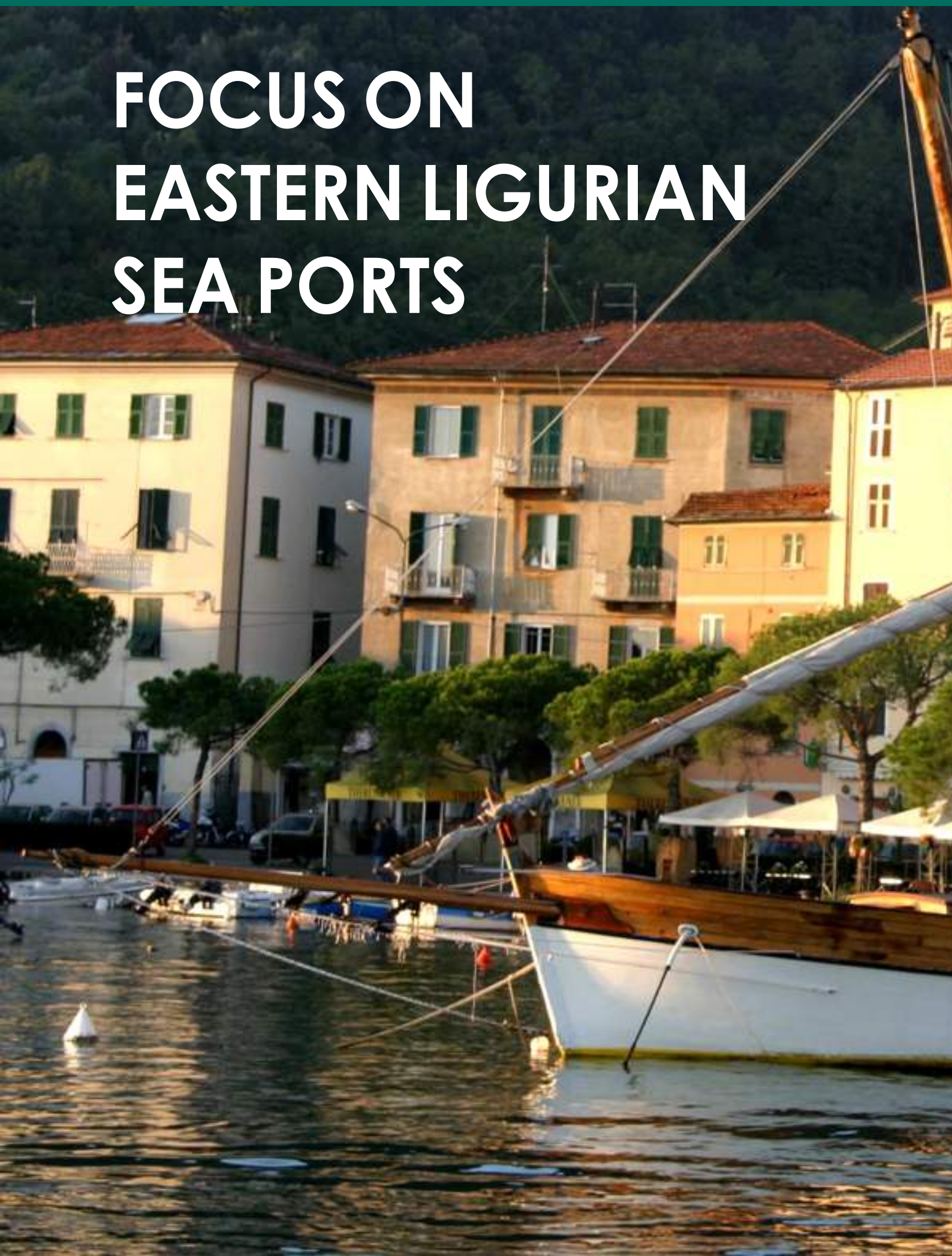
#### **IL "DOSSIER CONCLUSIVO" E SUOI EFFETTI**

Nei 30 giorni successivi alla scadenza del termine quadrimestrale, il coordinatore del dibattito pubblico presenta all'amministrazione aggiudicatrice e alla commissione nazionale una relazione conclusiva sull'andamento dell'intera procedura, che contiene, tra l'altro, la sintesi dei temi, in modo imparziale, trasparente e oggettivo, delle posizioni e delle proposte emerse nel corso del dibattito nonché la descrizione delle questioni aperte e maggiormente problematiche rispetto alle quali si chiede all'amministrazione aggiudicatrice di prendere posizione nel "dossier conclusivo" (**art. 9 comma 1**). La presentazione di tale documento, da effettuarsi entro i due mesi successivi dalla ricezione della relazione conclusiva redatta dal coordinatore, **conclude il dibattito pubblico.** Nel "dossier conclusivo" l'amministrazione aggiudicatrice è tenuta a valutare i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico e ad evidenziare la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte (**art. 7 comma 1 lett. d**).

I concreti effetti e valenza del dibattito pubblico sono indicati nell'art. 22 comma 4 del D.L.gs. n. 50/2016. In base a tale disposizione **"gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutate in sede di predisposizione del progetto definitivo e sono discusse in sede di conferenza di servizi relativa all'opera sottoposta al dibattito pubblico"**.

FOCUS ON

# FOCUS ON EASTERN LIGURIAN SEA PORTS







# Segnali di crescita tra Carrara e La Spezia

Risultati positivi sia sul fronte merci che su quello passeggeri  
Roncallo: «Lavoriamo sull'efficienza». Parla la presidente dell'Adsp

## Come stanno andando i traffici nei porti della Spezia e Marina di Carrara?

«I traffici - risponde la presidente dell'Autorità di sistema portuale, Carla Roncallo - vanno bene. Alla Spezia il 2017 è stato un anno record e il 2018 per ora è in linea con il 2017. Anche a Carrara il 2017, potendo contare per la prima volta su un secondo operatore per l'intero anno, la Grendi, che è arrivata a Marina di Carrara nell'aprile 2016, abbiamo avuto un ottimo risultato. Tra i due porti, nel 2017 abbiamo superato 1,5 milioni di teu e 18,2 milioni di tonnellate di merce. Nel primo trimestre 2018 i traffici sono in linea con questi dati. Per le crociere abbiamo avuto nel 2017 473.000 passeggeri complessivi e per il 2018 stimiamo di arrivare a circa 500.000»

## A che punto è lo sviluppo del retroporto di Santo Stefano?

«Si lavora per ultimare quanto necessario per portare lì tutti i controlli doganali; per parte nostra abbiamo ultimato la palazzina uffici, stiamo ultimando la viabilità di accesso e abbiamo appaltato le ultime opere necessarie, quali celle frigo, gate di accesso, ecc. L'agenzia delle Dogane, dal canto suo, ha già installato uno scanner di nuova generazione e contiamo quindi di partire entro l'anno con il trasferimento delle attività di controllo, se anche le direttive di competenza statale, relative allo Sportello Unico Doganale, verranno emanate».

## Che ruolo gioca l'Autorità di Sistema Portuale nei contenziosi fra

## l'autotrasporto e Lscat sull'efficienza dei gate del terminal?

«Il tema è assolutamente attuale e lo potremo risolvere solo lavorando uniti. Il terminal sta attrezzando un'area a Pomara, ottenuta una deroga dalla Marina circa un vincolo relativo alla polveriera esistente, per stoccare i contenitori pieni in caso di accodamenti eccessivi, portandoli poi in porto di notte. Noi stiamo realizzando invece una bretella di raccordo al terminal Ravano, con gate di accesso dedicato, in modo da evitare che chi è diretto al Ravano debba passare attraverso i gate del Fornelli. In questo modo contiamo di poter ridurre le code e i tempi di attesa che talvolta interessano l'accesso in porto. Abbiamo comunque intenzione di avviare uno studio, già finanziato dal ministero delle Infrastrutture, per rivedere la viabilità di accesso stradale e ferroviaria, in modo da risolvere il problema in modo radicale, anche se ci vorrà un po' di tempo per arrivare al risultato».

## Che spazio hanno nello sviluppo del porto i traffici merci non containerizzati?

«Alla Spezia ormai non molto, ma per Marina di Carrara rappresentano i traffici principali e speriamo crescano ancora. La comoda viabilità di accesso alle banchine facilita la vocazione del porto per il project cargo e, per ciò che riguarda le rinfuse, Carrara ha sempre lavorato molto sul marmo, sia in import sia in export. Tra pochissimo assegneremo anche una nuova concessione a un terzo operatore, che ha vinto recentemente una

gara bandita dalla Adsp e siamo sicuri che questi tipi di traffico potranno svilupparsi».

## È prevista una maggiore integrazione fra La Spezia e Carrara?

«Sotto il profilo amministrativo, le due ex Autorità portuali sono ormai completamente integrate. Abbiamo unificato tutte le procedure che in effetti erano molto diverse. E' stato un processo faticoso, ma ormai lo diamo per ultimato. Ora lavoreremo per uniformare le procedure di accesso ai porti e di controllo per gli operatori. Sotto il profilo dei traffici, si tratta di porti complementari, che in linea di massima non hanno grosse sovrapposizioni. Con la redazione del Documento strategico di sistema portuale, che pianifica le strategie dell'AdSP e sta alla base dei singoli piani regolatori, definiremo ancora meglio le vocazioni e le sinergie dei singoli scali»

## Che importanza attribuite alla nuova linea della Procargo Line da Carrara?

«Siamo entusiasti del progetto e speriamo possa funzionare al meglio; è presto per dirlo ma confidiamo che questo succeda. E aggiungo anche che mi fa piacere che i due attuali operatori (Porto di Carrara S.p.A. e Grendi) abbiano trovato sinergie e attivato insieme questo nuovo traffico. Auspico che ciò possa succedere anche con il terzo operatore, che a breve si insedierà sulle banchine di Marina di Carrara, una volta concluse le verifiche post gara. Il tutto, ovviamente, in un'ottica di implementare traffici e occupazione dello scalo».

# Investendo sulle opere il porto crescerà di più

Dal Molo Garibaldi alla rete ferroviaria:  
ecco dove intervenire

AMPLIAMENTO del molo Garibaldi, riempimento della marina del Canaletto e rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie: passa da queste opere lo sviluppo del porto della Spezia, che ha chiuso il 2017 in crescita (+12,6% con 15,98 milioni di tonnellate di merce movimentata contro i 14,19 milioni del 2016), **ma che deve ancora tornare ai livelli pre-crisi del 2008**. A guidare la crescita lo scorso anno è stato il traffico container, passato da 1,27 milioni di teu nel 2016 a 1,47 milioni di teu nel 2017 **(+14,5%)**. A pesare sul futuro sono anche i rapporti fra il terminalista Con-tship e la compagnia marittima Msc. Da tempo si parla di pre-sunte divergenze che riguardano soprattutto il porto di Gioia Tauro, **dove i due gruppi sono insieme soci nel Medcenter container terminal**. Il timore che queste divergenze si riflettessero anche sulla Spezia è cresciuto con lo spostamento di un servizio di Msc dalla Spezia a Genova, **ma da allora non si sono più avuti segnali di una volontà della compagnia marittima di ridurre la sua presenza nel porto del Levante li-gure**. L'Autorità portuale assicura che i traffici dei primi mesi del 2018 sono in linea con quelli del 2017. **La presidente Carla Roncallo guarda quindi soprattutto al completamento delle opere per rendere il porto più forte**. L'obiettivo, con i nuovi fasci di binari previsti, è arrivare a movimentare su rotaia il 50% dei container che transitano sulle banchine. **Un ruolo importante dovrà giocare anche il retroporto di Santo Stefano**, se il nuovo governo sbloccherà la partita dello sportello unico dei controlli. Mancano le



disposizioni attuative a livello nazionale, **ma le gelosie fra ministeri finora hanno fatto saltare qualsiasi decisione**. A Santo Stefano dovranno concentrarsi tutti i controlli sulla merce dello scalo spezzino. Sul fronte delle crociere, il porto ha visto una riduzione delle presenze del 10,7%, **da 508 mila passeggeri del 2016 a 455 mila**

**del 2017**. Nel 2018 la novità è stato l'arrivo di Costa Crociere nella gestione dei servizi alle crociere. Sul fronte delle foccate, nel 2018 le navi Costa effettueranno alla Spezia un totale di 20 scali, **pari a una previsione di circa 60 mila passeggeri movimentati**. Oltre a "Costa Victoria" (75 mila tonnellate di stazza e 2.394 ospiti



totali), arrivata tutti i lunedì sino al 21 maggio, dal 16 settembre al 21 novembre, tutte le domeniche, sarà la volta di "Costa Magica" (103 mila tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali). Un ulteriore incremento al traffico crocieristico di La Spezia arriverà da Aida Cruises, compagnia tedesca del gruppo Costa, che effettuerà cinque scali, **per circa 11.000 passeggeri movimentati**. Nel 2019 è prevista una crescita sostanziale: il gruppo Costa ga-

rantirà a La Spezia un totale di 49 scali, **pari a una previsione di 255 mila passeggeri movimentati**. Gli scali di Costa Crociere saranno 21, **ma i passeggeri movimentati saliranno a 80 mila**, grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni. Dal 4 aprile al 23 maggio 2019, e dal 3 ottobre al 7 novembre, "Costa Fortuna" (103 mila tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali) **sarà alla Spezia tutti i martedì**. La grande novità è rappresentata dalla nuova ammira-

glia "Costa Smeralda" (180 mila tonnellate di stazza lorda e 6.600 ospiti totali), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (**Finlandia**). A partire dal 15 novembre "Costa Smeralda" sarà a La Spezia tutti i venerdì sino a maggio 2020, per un itinerario di una settimana che toccherà anche Savona, Marsiglia, Barcellona, **Palma di Maiorca e Civita-vecchia**. Aida Cruises porterà invece 28 scali a La Spezia nel 2019, con una previsione di circa 175 mila passeggeri movimentati, **grazie alla presenza settimanale della nuova ammiraglia "Aida-Nova"**. Il porto ha ospitato questa primavera anche la "Symphony of the Seas" della compagnia Royal Caribbean, che è una delle quattro navi da crociera più grandi del mondo, **con 9.000 persone a bordo fra passeggeri e equipaggio**. Il traffico spezzino è concentrato su container e crociere, **tuttavia registra anche una quota minore di rinfuse**. I carichi liquidi hanno visto una crescita consistente lo scorso anno (+45,6%), **da 749 mila a un milione di tonnellate**. Merito soprattutto dell'aumento del gas naturale e dei prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi, passati da 147 mila a 444 mila tonnellate **(+201,4%)**. Le rinfuse solide invece sono calate del 13%, da 1,24 a un milione di tonnellate.

**TARROS**  
Containers & Logistic Services in the Mediterranean Sea

**TARROS**  
www.tarros.it

Tarros S.p.A. - Via Privata Enel, 19126 La Spezia Italy - Tel. +39 0187 5371



## Rimorchiatori Riuniti Spezzini



Il servizio di rimorchio nel porto di La Spezia è effettuato da oltre 60 anni dalla Rimorchiatori Riuniti Spezzini. Abbiamo da sempre creduto nel porto di La Spezia e siamo orgogliosi di partecipare insieme a tutta la comunità portuale e a tutti i servizi tecnico-nautici allo sviluppo di uno dei maggiori porti del nostro paese, garantendo la massima sicurezza e flessibilità per tutte le attività di rimorchio nello splendido Golfo dei Poeti. Grazie ad un gruppo di persone eccezionali, operiamo 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno in qualunque condizione climatica. Disponiamo di una moderna flotta di rimorchiatori, la maggior parte ASD con una potenza oltre ai 4.500 Bhp, con caratteristiche tecniche e nautiche che li rendono all'avanguardia nello scenario del rimorchio portuale. La Rimorchiatori Riuniti Spezzini fa parte del gruppo SCAFI, fondata anni fa da Salvatore Cafiero, che opera anche in altri porti in Italia e in Croazia; anche la sede della capogruppo è a La Spezia.



Viale Italia, 13 - 19121 La Spezia - tel. +39 0187 735062  
www.scafi.it - email: rimspez@rimspez.it

# Il piccolo-grande miracolo di Carrara

Lo scalo ha trovato una collocazione di primaria importanza nelle rinfuse e nel break-bulk. Metamorfosi di un'infrastruttura

L'AUTORITÀ portuale di Marina di Carrara era una delle minori per tonnellaggio movimentato, **fra le 24 istituite con la legge 84 del 1994**. Ha trovato una sua collocazione di nicchia nella movimentazione di generi come le rinfuse e il break-bulk, **con la convivenza fra banchine pubbliche e l'operatore privato Porto di Carrara spa della famiglia Bogazzi**. La vocazione dello scalo era rivolta all'industria del marmo estratto nelle cave sulle Alpi apuane, oltre che al project cargo, **ma da qualche anno il porto sta modificando la propria fisionomia**. Da due anni il break bulk è sceso sotto il milione di tonnellate, **mentre crescono traffici ro-ro e container**. Una svolta è avvenuta già prima della riforma della legge portuale, **con l'arrivo delle navi di Grendi che ha lasciato il porto di Genova in cerca di opportunità di crescita che sotto la Lanterna non trovava**. Grendi ha preso in concessione un terminal accanto a quello di Bogazzi e con le proprie navi collega Marina di Carrara con la Sardegna. **L'istituzione dell'Authority di sistema portuale del mar Ligure orientale ha portato all'integrazione delle governance della Spezia e di Marina di Carrara sotto un unico soggetto**. Questo cambiamento ha dato un'ulteriore spinta alla crescita. L'Authority ha indetto una gara per assegnare una parte della concessione, in scadenza, **della Porto di Carrara**. A vincere è stato un terzo soggetto, l'agenzia spezzina Perioli, **che si appresta a trasferire qui dalla Spezia i propri collegamenti con l'Africa settentrionale**. Il cambiamento degli equilibri non è stato senza conse-



guenze e si è aperto un contenzioso di fronte al tribunale amministrativo regionale. **Un altro settore in cui è in corso un cambiamento è quello dei passeggeri**. Finora a Marina di Carrara sono arrivati esclusivamente grandi imbarcazioni da diporto che trasportavano poche decine di passeggeri. **Da quest'anno co-**

**minciano ad arrivare anche le grandi navi da crociera**. A maggio è arrivata la prima nave, la "Marella Explorer" della compagnia Tui, **che ha sbarcato 2.000 passeggeri**. Nel corso del 2018 le toccate saranno una decina. Per accogliere navi più grandi, **l'Authority ha previsto di ampliare l'imboccatura dello scalo**. Per



quanto riguarda le merci, l'**operatore storico dello scalo è la Porto di Carrara, che movimentata soprattutto merci varie secche**, ma gestisce anche magazzini per merci deperibili. La società gestisce anche un centro intermodale nell'area retroportuale apuana. Da aprile 2016 anche il gruppo Grendi ha ottenuto una concessione nel porto di Marina di Carrara, **da cui opera il proprio servizio merci per Cagliari**. Quest'anno il gruppo con altri soci è stato protagonista di una nuova iniziativa. **Si tratta di una nuova compagnia marittima ro-ro, denominata ProCargo Line**. La compagnia nasce da un progetto voluto dal gruppo Grendi e sostenuto da investitori e manager attivi nel mondo terminalistico e armatoriale. Soci di ProCargo Line oltre a Grendi sono la Vittorio Bogazzi e Figli, **la Porto di Carrara SpA e il manager Euan Lonmon, ex-Corsica Ferries**. Le navi di ProCargo Line da Marina di Carrara scaleranno i porti del centro e del sud della Tunisia di Sousse, **Sfax e Zarzis**, inizialmente con un servizio settimanale, ma con la prospettiva di intensificare le partenze. Come spiega una nota della compagnia, **Pro-Cargo è in grado di gestire tre categorie di carico**: i rotabili, i contenitori e il general cargo, ovvero carichi speciali quali grosse apparecchiature, bobine d'acciaio, bancali di marmo. La compagnia vuole essere al servizio dell'export verso la Tunisia di macchinari, prodotti di consumo, prodotti semi-finiti, acciaio, marmo oltre a tutte le categorie merceologiche esportate dall'Europa, e dell'import dalla Tunisia di prodotti finiti, agro-alimentari, sabbie silicee, **dando nuove opportunità agli scambi economici tra la Tunisia e l'Europa**. Quest'anno l'Authority ha messo in gara la banchina Taliercio, **finora utilizzata dalla Porto di Carrara**. A vincere la gara è stata l'agenzia Perioli. Un ricorso del gruppo Bogazzi contro la gara è stato respinto dal Consiglio di Stato a gennaio. Se dovesse cominciare la propria attività, l'agenzia Perioli porterebbe in Toscana le navi per la Tunisia della compagnia Sahel Lines, di cui è socia al 100 per cento, e quelle per l'Algeria di Cnan Med, **di cui è socia di minoranza al 49% accanto allo Stato algerino**.





# «I nuovi decisori puntino sulle Grandi opere»

Mario Disegni, Managing Director di Alltrans: «L'Italia beneficia di una posizione geografica unica, bisogna approfittarne»

## PUÒ ILLUSTRARCI l'attività principale della sua azienda/associazione?

«La Alltrans - spiega Mario E. Disegni, Managing Director del gruppo Alltrans - è un'impresa di spedizioni internazionali, riuscita attraverso una paziente opera di internazionalizzazione a divenire una delle poche realtà multinazionali italiane del settore, operando in tutti i settori della multi-modalità, aereo, mare, strada e rotaia. Offriamo agli operatori economici e ai produttori di beni di consumo, servizi di spedizione internazionale e di logistica finalizzati al miglioramento qualitativo del processo di globalizzazione dei mercati, nella piena sicurezza di processi e servizi. Le relazioni con il nostro cliente sono basate sulla correttezza e sulla coincidenza di obiettivi, ben consapevoli che il successo del cliente sarà alla base del nostro successo. Contribuiamo allo sviluppo del livello qualitativo del mercato, promuovendo la consapevolezza che l'adozione di misure a tutela della sicurezza e dell'ambiente e in generale l'attenzione alla qualità sono comportamenti virtuosi che procurano vantaggi, aumentano la competitività e il valore delle aziende che le perseguono».

## Quali sono oggi i vantaggi logistici che può sfruttare chi opera in Italia?

«I vantaggi logistici che favoriscono le nostre imprese, al momento sono sostanzialmente legati alla nostra posizione geografica, che rende l'Italia una vera e propria banchina proiettata nel mezzo del Mediterraneo con la caratteristica potenziale unica,

sostenuta dal traffico generato da uno dei Paesi maggiormente attivi nell'export e import mondiale, di servire tre importanti aree di mercato: Europa, Asia e Africa. Solo la carenza di infrastrutture che impediscono di mettere praticamente a frutto tale dono naturale, limita le nostre possibilità. Confidiamo nella capacità dei nuovi decisori che si posizioneranno nell'ambito del nuovo governo per accelerare i lavori in corso al fine di poter reclamare, in ambito mercato, i traffici che ci spettano».

## Che cosa pensa del progetto denominato Nuova via della Seta?

«L'importanza del progetto della One Belt One Road, così come delineato dalla Cina deve essere attentamente recepito dal nostro Paese. Quello che come imprese italiane dobbiamo fare ora è continuare a valutare come meglio strutturarci e operare per avere un ruolo da protagonisti. L'Italia può e deve essere un punto fondamentale del percorso della Obor, sia per la sua tradizione manifatturiera che la pone ai vertici della esportazione nell'Unione europea, che per la sua posizione strategica, non volendo parlare della sua tradizione storica. L'Italia come sistema-Paese deve essere in grado di cogliere tutto il meglio di questo progetto, approfittando al massimo delle opportunità offerte. I sistemi portuali italiani sono pronti ad accogliere le merci della One Belt One Road e al di là dei porti di Genova e Trieste, credo che anche i porti del Sud trarranno giovamento relativamente ai servizi in via di organizzazione. Per la parte ferroviaria, occorre tuttavia un approccio diverso e meglio calibrato alle ne-

cessità di un mercato come il nostro, e un atteggiamento più coraggioso da parte delle nostre aziende della filiera».

## Quali sono le aree geografiche più interessanti, nell'attuale contesto socio-economico?

«Oltre naturalmente all'Estremo Oriente, con uno spazio prioritario per il mercato cinese, registriamo una ripresa del mercato sud-americano e del Medio Oriente. L'India è stabile ma ci preoccupa il mercato degli Stati Uniti sul quale si addensa qualche nube».

## Quali sono le carenze infrastrutturali più pesanti, nel sistema logistico sul quale operate?

«Certamente i vincoli relativi a una incompleta efficienza del sistema intermodale interno, a causa della complessità relativa all'introduzione dei vagoni/container ai terminal portuali per le operazioni di imbarco, e a causa di una carenza di servizi intermodali che consentano al nostro sistema portuale di avere un'offerta competitiva nei confronti delle aree europee potenzialmente servibili».

## La guerra dei dazi sta realmente compromettendo lo sviluppo del commercio internazionale, come denunciano molti economisti?

«La guerra dei dazi causa certamente interrogativi circa la possibilità che alcuni settori di traffico risultino ridimensionati. D'altra parte, parallelamente, favorirà lo sviluppo di altre direttrici. Starà alla nostra capacità imprenditoriale individuare tempestivamente i meccanismi di cambiamento e adeguarci di conseguenza».



# «Siamo cresciuti malgrado la burocrazia»

Laghezza: «Attendiamo sempre alcune opere fondamentali». Parla il presidente degli spedizionieri

COM'È la situazione del porto della Spezia? «La sensazione - afferma Alessandro Laghezza, presidente dell'associazione degli spedizionieri spezzini, in proroga fino a fine anno dopo la scadenza del suo secondo mandato - è positiva, dopo che negli anni passati è stato vissuto un cambio brusco ai vertici dell'Autorità portuale e del terminal Lsc, che per un periodo ha portato alla perdita di riferimenti. Ricucire il tessuto ha richiesto tempo. L'Autorità di sistema portuale dopo una fase di rodaggio ha preso conoscenza dei problemi e adesso ha preso la giusta direzione per la realizzazione delle opere. Purtroppo grava la burocrazia che allunga i tempi, mentre noi imprenditori siamo impazienti».

## Quali sono le opere più attese?

«Attendiamo opere fondamentali come l'allargamento del molo Garibaldi, il tombamento della marina del Canaletto e i nuovi fasci di binari. Molo Garibaldi e binari dovrebbero concludersi entrambi quest'anno, mentre il tombamento nei prossimi anni. Speriamo che tutto il puzzle sia completo entro il 2021».

## Un servizio della compagnia Msc si è trasferito dalla Spezia a Genova. Siete preoccupati?

«Si è parlato di tensioni fra Conship e Msc e c'è stata una fase in cui non si sapeva dove si sarebbe arrivati, con la perdita del servizio per gli Stati Uniti. Successivamente non ci sono stati ulteriori eventi. Inoltre i volumi stanno tenendo, forse il colpo è stato pa-

rato e i volumi persi con Msc sono tornati con altre compagnie. Dal terminal Lsc, una notizia rilevante è stata l'arrivo a febbraio del nuovo direttore generale Antonio Testi. E' una figura positiva, uomo di relazione e di dialogo. E' stato il segnale della volontà di ricostruire un sistema di relazioni che si era un po' interrotto e che per noi era sempre stato importante».

## Negli ultimi anni anche l'autotrasporto ha protestato per le code ai gate. Questo incide sulla vostra attività?

«Dalla fine del 2017 il terminal ha fatto alcuni piccoli interventi, come la possibilità di ingresso per 24 ore e l'apertura di un nuovo sportello. E' un segno di attenzione al problema e infatti da qualche mese non ci sono proteste. Tutti siamo consapevoli che la vera soluzione passa dall'ampliamento del porto. Quando sarà completato, si risolverà la problematica strutturale».

## Che cosa vi aspettate per i collegamenti verso l'entroterra?

«I nuovi fasci di binari consentiranno di avere treni più lunghi e in numero maggiore. Il trasporto ferroviario è già oggi un'eccellenza del porto della Spezia, l'obiettivo è arrivare al 50 per cento del traffico. Le infrastrutture viarie funzionano, l'unico problema sono i gate, che saranno ampliati assieme al molo Garibaldi. Per quanto riguarda il punto di controllo nell'area di Santo Stefano, il motivo per cui è stato annunciato, ma non ancora realizzato, è la mancata attuazione a livello

nazionale dello sportello unico. Manca il dispositivo attuativo da parte del ministero dello Sviluppo economico. Ho fiducia che il nuovo governo lo emani entro il 2018».

## Che cosa cambierà con la nuova maggioranza parlamentare e il nuovo governo?

«Sono fiducioso sullo sportello unico, meno per le infrastrutture. Io avevo riserve sulla riforma portuale di Graziano Delrio, ma riconosco che il ministro è stato molto attivo sulla materia portuale, affrontata con piglio diverso rispetto al passato. Ci auguriamo che questo approccio non vada perso, aspettiamo di vedere quali passi farà il governo».

## Il suo mandato alla guida dell'associazione degli spedizionieri è stato prorogato. Che cosa farà in questi mesi?

«Devo operare per l'avvio del punto di controllo a Santo Stefano. Per conto dell'associazione affianco con un'opera di moral suasion Autorità di sistema portuale e dogane perché il sistema parta appena arriva la disposizione attuativa da parte del Mise. Intanto abbiamo affidato al Cieli, il centro di eccellenza dell'Università di Genova, uno studio sulle potenzialità logistiche dell'interporto di Santo Stefano, una struttura ancora poco conosciuta. Inoltre l'associazione prosegue nell'attività di formazione tramite la Scuola nazionale trasporti, da cui ogni anno vengono assorbiti fra i 15 e i 30 giovani nel mondo del lavoro».

DESTRA L'esibizione di un rimorchiatore in occasione di una festa nel porto della Spezia

# La sicurezza al primo posto

«IL GRUPPO Scafi fu fondato da mio nonno Salvatore Cafiero, e ha oggi la sua attività principale nel rimorchio portuale. Siamo anche operativi nel rimorchio d'altura e di salvage - spiega Paolo Visco, **amministratore delegato di Scafi** -. Abbiamo nella nostra flotta di oltre 30 rimorchiatori con potenze e dimensioni diverse adatte a tutte le caratteristiche dei porti in cui operiamo, oltre la metà con la propulsione azimutale, **un sistema che permette alle eliche di ruotare a 360 gradi permettendo ai nostri mezzi di utilizzare appieno la potenza ed avere una manovrabilità senza eguali**. Siamo un gruppo italiano, che ha la sua holding a Napoli e la sede operativa a La Spezia, ma con una vocazione internazionale. Siamo oggi presenti nei porti della Spezia, di Gioia Tauro, di Savona e di Vado, e da due anni anche in Croazia dove operiamo nei porti di Rijeka, Pula e Zadar; **nel passato abbiamo operato a Panama e siamo sempre alla ricerca di nuove opportunità nel settore**, in altri porti del Mediterraneo».

**Quanto conta, oggi, l'innovazione tecnologica nel trasporto marittimo e nell'attività di rimorchio?**

«Il rimorchiatore è un mezzo molto sofisticato e tecnologico, deve garantire la massima affidabilità, la capacità di sviluppare

la sua potenza in alcuni momenti delle diverse manovre, una grande flessibilità e manovrabilità in porti che stanno diventando sempre più piccoli, rispetto alla dimensione delle navi che aumenta sempre di più. Siamo stati tra i primi a utilizzare rimorchiatori ASD in Italia (gli azimutali di cui parlavo sopra), i primi a collaborare con i leader di mercato nella costruzione dei rimorchiatori, seguendo la progettazione e la costruzione insieme a loro in varie parti del mondo (nei cantieri dove i rimorchiatori vengono costruiti), adattandoli alle esigenze di ogni porto in cui operiamo. Da tempo sui nostri mezzi ci sono strumenti di interfacciamento con le centrali operative, ma la tecnologia e l'innovazione pervadono la nostra attività per fornire maggiore sicurezza ai porti, alle navi, ed ai nostri uomini, con un'attenzione oggi sempre maggiore anche all'ambiente, avere non solo una flotta sempre moderna e tecnologicamente all'avanguardia, ma anche attenta alle possibilità di riduzione del Co2».

**Quali sono i principali vantaggi che vi offre il porto della Spezia?**

«Il porto della Spezia non lo scopro certo io; posso però dire che la mia famiglia è stata lungimirante quando ha scelto di puntare su La Spezia, dopo aver conosciuto e apprezzato immediatamente quel precursore dello



SINISTRA Rimorchiatori nel porto della Spezia

DESTRA Rimorchiatori presso la Calata Malaspina della Spezia





shipping che è stato Angelo Ravano, il quale ha capito immediatamente le potenzialità di questo porto; è un porto che fa nel lavoro di squadra il suo punto di forza, tra le Autorità tutte quella Marittima e quella Portuale, la comunità locale dello shipping e i gruppi internazionali che qui hanno deciso di puntare di cui Conship è la massima espressione. La Spezia è al centro del mercato del Nord Italia, vicino anche alla Svizzera e al Sud della Germania e all'Austria, e da sempre ha capito che efficienti servizi alle operazioni alle navi quando sbarcano e imbarcano sono importanti quanto la capacità di ricevere e distribuire le merci che nei porti arrivano in tempi rapidi e certi. Tutti gli attori in gioco sono stati innovatori in questo e lavorando da tempo h24 hanno permesso al sistema La Spezia di essere conosciuto in tutto il mondo come un sistema innovativo e di successo. Ma mai crogiolarsi sugli allori, gli spezzini sanno bene che mantenere il successo è più difficile che conquistarlo. Noi siamo qui presenti da oltre 60 anni, siamo parte della comunità e anzi abbiamo investito negli uomini facendola diventare la sede operativa della holding».

**Il vostro gruppo opera da anni sul mercato italiano: quali sono, dal vostro punto di vista, le prospettive dello shipping tricolore?**

«Lo shipping tricolore, la portualità e la logistica sono nel Dna del nostro paese al centro del Mediterraneo. Bisogna investire nelle infrastrutture, fare quelle giuste e non fare investimenti a pioggia, visto che le risorse non sono mai sufficienti, bisogna dare tempi certi alle merci e agli operatori che investono. Noi ci siamo e faremo sempre la nostra parte e dare il nostro piccolo o grande contributo in questo senso».

**Quanto pesa l'attenzione per la sicurezza nel vostro lavoro?**

«La sicurezza del porto, delle sue persone, delle navi che ormeggiano e disormeggiano tutti i giorni, è la nostra prima priorità; non ce ne sono e non ce ne saranno mai altre altrettanto importanti. Per cui abbiamo persone dedicate alla formazione, al training e nel nostro Dna c'è la parola sicurezza, delle persone prima di tutto e poi dei giganti del mare che vengono a trovarci nel nostro splendido Golfo che sta dimostrando di poter coniugare in maniera brillante porto, cantieristica e turismo».



SINISTRA La costruzione di un rimorchiatore



# «Crociera, La Spezia è apprezzata da tutti»

Bucchioni (Agenti marittimi): «Abbiamo lavorato molto e bene sulla credibilità»

IL PORTO della Spezia sta vivendo un momento di incertezza nel settore dei container, **dovuto a tensioni fra operatori** (terminal, Msc, autotrasportatori).

## Che cosa pensa che serva per riprendere lo sviluppo?

«Il porto spezzino - risponde il presidente degli agenti marittimi, Giorgio Bucchioni - ha visto recentemente un mutamento, anche traumatico, della governance dell'Autorità portuale e del La Spezia Container Terminal. Peraltro lo sviluppo non si è mai interrotto grazie all'impegno di tutti. Attendiamo ora la partenza dei lavori per i terminali contenitori Tarros e Lsct e i dragaggi. Sono tempi infiniti ma nessuno dispera. Non vedo tensioni ma normale dialettica: Lsct e Msc sono fornitore e cliente oltretutto soci. Entrambi ricercano le rispettive convenienze in un quadro di collaborazione per il raggiungimento del comune obiettivo di aumentare il business. Analogamente operatori e terminal hanno interpretato dialetticamente una fase di ricerca di nuovi equilibri che mi pare siano stati raggiunti con soddisfazione di tutti. Più complessa è la problematica dell'autotrasporto che sconta una gestione concentrata in alcuni tempi della giornata. Dobbiamo augurarci che l'individuazione di alcune soluzioni possa alleggerire la situazione anche se, ad esempio, l'apertura operativa notturna non ha dato risultati apprezzabili».

## Quali sono le prospettive per il settore delle crociere?

«Molto buone! Dal 2001 il porto ha ben lavorato per acquisire credibilità nei confronti dei maggiori player crocieristici e oggi raccogliamo i frutti. Royal Caribbean e Msc sono pronti a investire somme importanti sulla stazione crocieristica e sul waterfront. Costa, del gruppo Carnival, sta gestendo il traffico avendo vinto una gara indetta dall'Adsp. Numerose sono poi le altre compagnie che scalano Spezia e Portovenere, quest'ultima località specializzata nelle crociere di lusso».

## Che cosa è cambiato per lo scalo con la riforma della governance?

«Sono stato e sono molto critico rispetto a quest'ultima riforma che ha mortificato la responsabilità locale e estromesso chi determina il successo o l'insuccesso di un porto. Si avvertiva l'esigenza di un intervento che fosse rivolto a regolare i rapporti tra porto e città, ad alleggerire la burocrazia e in particolare la normativa ambientale nonché un miglioramento del coordinamento ministeriale. Ci si è invece dedicati a intervenire sulla governance, molto più interessante per la politica. Ne è prova il fatto che gli sportelli unici, forse il più importante intervento per il miglioramento dell'efficienza complessiva, sono ancora inattuati per la neghittosità governativa e il conflitto tra ministeri».

## Pensa che l'integrazione con Marina di Carrara sia un'oppo-

## tunità di sviluppo per i due porti o che rimarranno due realtà con storie separate?

«Le caratteristiche dei due porti sono diverse, ma possono costituire una buona complementarietà. La specializzazione sempre più spinta nei contenitori di Spezia spinge alcuni operatori nelle merci varie a guardare con interesse al porto di Carrara e mi sembra che ciò sia anche favorito dagli intendimenti dell'Adsp. Vedremo poi se essere in due regioni diverse costituirà un problema, come sembra profilarsi».

## Quali sono le priorità e le iniziative dell'associazione degli agenti marittimi spezzini?

«La categoria, come gran parte della società, è coinvolta in un cambiamento che possiamo intravedere, ma non governare. Il concentramento dei vettori di linea e la politica di offerta di servizi messa in atto da molti unita a una forte volontà di contenimento dei costi crea obiettivi problemi di sostenibilità per molte aziende anche se, a oggi, la professionalità degli agenti-raccomandatori consente di guardare al futuro con fiducia. L'agente marittimo, per la sua multiforme competenza, ha dimostrato di sapersi diversificare e occupare spazi nella catena logistica tradizionalmente non suoi e noi guardiamo alle opportunità offerte dal retroporto di Santo Stefano come normale proiezione del nostro lavoro. Senza dimenticare comunque che il must che ci guida è il rapporto di fiducia con l'Autorità marittima».

# «Continuiamo a investire sul Mar Mediterraneo»

I carichi “davvero” eccezionali? Master Projects & Logistics è nata per risolvere i problemi». Giovanni Bandini, Marketing & Sales Manager di Tarros

**Ormai da anni il Mediterraneo attraversa una crisi dovuta alle note tensioni sociali, economiche, politiche che ne rallentano lo sviluppo. Come affronta Tarros - tipico operatore regionale - questa situazione? Come prevede di adeguarsi a condizioni in continua evoluzione ma nel complesso piuttosto instabili?**

«In primis aggiungerei che anche lo shipping di linea da anni vive condizioni negative, è attraversato da una profonda crisi, accentuata ultimamente dal rincaro del bunker e dei noleggi - dice Giovanni Bandini Marketing & Sales manager di Tarros - il continuo conflitto tra i grandi operatori globali, da tempo esteso anche nella nostra regione, non facilita certo il ritorno a condizioni più favorevoli. Comunque il nostro Gruppo - originario di Genova ma basato a La Spezia da quasi mezzo secolo - nel Mediterraneo opera, e su questo mare continua a scommettere, apportando continue innovazioni nella struttura e nelle attività per andare incontro alle necessità della clientela e per garantire alla stessa livelli di assistenza personalizzata che difficilmente possono dare operatori globali». «Proprio alla fine di maggio e in questa prima parte di giugno abbiamo potenziato, inserendo di una quinta nave, il nostro servizio GPS - Great Pendulum Service - che dai porti di Genova, La Spezia e Salerno collega Grecia, Turchia, Syria, Libano ed Egitto, ritornando poi in Italia per ripartire a Ponente verso il Marocco ed il Portogallo. E qui, altra novità: la quinta nave ci permette infatti di aumentare i porti scalati, e perciò da subito, oltre che Setubal,



sarà scalato settimanalmente anche Leixoes, il porto che serve la zona industriale nel Nord del Paese lusitano». «Da Leixoes contiamo di sviluppare un importante traffico per i Paesi del Levante, ma anche e soprattutto per i porti italiani, garantendo un servizio 'Short Sea' in containers, a nostro avviso più efficiente e

più rispettoso dell'ambiente rispetto agli attuali servizi "tutto strada" o "strada - mare" con navi traghetto. Nei giorni scorsi abbiamo anche avviato una collaborazione con Procargo Line, il nuovo operatore che da Marina di Carrara ha iniziato un servizio per il Sud della Tunisia: con questo accordo offriamo un



eccellente servizio containers per i porti di Sousse e Sfax. E per dare ai caricatori le migliori opzioni di trasporto, abbiamo ancora investito in containers speciali aumentandone sia la disponibilità che le tipologie: la gamma comprende tutti gli speciali, dagli Open Tops ai Flats e ai Reefers, con un'attenzione particolare ai 40' palletway High Cube, dei quali ora offriamo anche una versione esclusiva, i "Super High Cube", che sono prodotti direttamente da noi e già molto richiesti per il trasporto di bobine di carta molto alte, per elettrodomestici "bianchi" e per traffici di groupage, che sfruttano al meglio gli 85 mc di capacità utile». «Ma nel caso di trasporti veramente eccezionali - aggiunge Bandini - quando anche i containers speciali non possono essere impiegati, i problemi possono essere risolti dalla Master Projects & Logistics, la società del Gruppo specializzata in trasporti eccezionali, e che opera non solo nel Mediterraneo ma offre anche servizi anche sul mercato intercontinentale. E per dare una migliore assistenza locale nei porti del Mediterraneo, continuiamo a perfezionare ed ampliare il network di agenzie marittime da noi direttamente controllate: a breve annunceremo infatti l'inizio dell'attività di una nostra nuova Agenzia costituita recentemente in un importante scalo del Mediterraneo Orientale. I servizi "door", sempre più apprezzati dal Cliente, hanno indotto il nostro vettore stradale "Carbox" ad aumentare la propria flotta di moderne motrici, che ha ormai ampiamente superato le cento unità, e a dotarsi di depositi nei più importanti snodi stradali del Nord Italia. E una volta che i containers raggiungono il porto d'imbarco, i nostri clienti, se lo ritengono opportuno, possono usufruire dei servizi offerti dal nostro Gruppo per svolgere le pratiche doganali, pesatura, assistenza all'imbarco e così via. Il prossimo importante investimento del Gruppo riguarderà il nostro terminal portuale spezzino, il "Terminal del Golfo", che sarà ampliato e potenziato, per continuare a offrire servizi competitivi, permettendoci così di affrontare con tutte le carte in regola le difficili sfide del futuro shipping mediterraneo».



**SeatradeCruise**  
Med

**19 - 20 September 2018**

FIL - Lisbon Exhibition and  
Congress Center  
Lisbon, Portugal



# JOIN A JOURNEY OF DISCOVERY

At no other event can you learn from the industry's brightest minds; immerse yourself in innovation in the exhibition hall and be inspired to form profitable new partnerships. The future of cruise in the Mediterranean is bright – so why not join us and be a part of it?

TO REGISTER TO ATTEND, VISIT  
**WWW.SEATRADE-CRUISEMED.COM**

Hosted by



Porto de Lisboa

Principal Sponsor/  
Supporter



Principal regional sponsors



Sponsors



Supported by



Official carrier



Official hotel



Chosen charity



#STCMed



UBM