

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.



Marina di Carrara.



Speciale La Spezia 2023



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGHI DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it



- 5** Un “sistema” che integra nella migliore efficienza due porti diversi
- 9** Il “gioiello” LSCT
- 11** Tre realtà che fanno onore a La Spezia
- 14** Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara

LA GAZZETTA  MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno



USPI

Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
“LA GAZZETTA MARITTIMA”
n° 80 del 25 Ottobre 2023 - P.I. 45%

La metamorfosi di un “sistema”

Voglio subito premettere, introducendo questo Quaderno speciale dedicato al “sistema” portuale La Spezia-Marina di Carrara, che probabilmente non riuscirò ad essere obiettivo fino in fondo.

Per due motivi. Il primo: da livornese d'antan, ho vissuto l'epoca in cui La Spezia era solo uno splendido Golfo dei Poeti, cultore delle letture giovanili dei poeti romantici Byron e Shelley che vi incrociavano a vela; fino alle prime velleità portuali di quello che il console dei portuali labronici Italo Piccini aveva sbrigativamente battezzato “il pisciatoio d'Italia” ma che invece stava venendo su forte.

Il secondo motivo: dall'esistenza dei sistemi portuali, creati con la legge 84/94, La Spezia si è distinta per presidenze di alto livello - Carla Roncallo, la penultima, è stata poi proiettata ai vertici dell'ART - e per imprenditori marittimi altrettanto capaci (uno per tutti il compianto amico Giorgio Bucchioni) fino all'attuale titolare dottor Mario Sommariva, altro amico da una vita.

Dunque, da una parte sono il livornese che ha visto crescere la realtà portuale spezzina fino a gettare un'ombra sul “mio” porto; dall'altra la stima e l'amicizia per i suoi protagonisti. Con Mario poi, fin dall'inizio mi sono confrontato e qualche volta anche scontrato, specie quando aveva cominciato ad occuparsi da sindacalista delle problematiche dei lavoratori. Ne ho seguito con crescente apprezzamento la carriera, fin dall'inizio quando poco più che venticinquenne era già ispettore per l'Alto Tirreno della International Transport Federation, nelle successive tappe da coordinatore nazionale della Filt-Cgil, l'esperienza alla Camera dei Deputati, gli incarichi sempre più specializzati a Venezia, in Puglia come segretario generale (due mandati) dell'AdSP di Bari, poi di quella di Trieste e infine come presidente di La Spezia e Carrara. Ho letto le sue pubblicazioni e nel 2014 gli ho pubblicato sulla Gazzetta Marittima l'approfondita analisi sul “dilemma dei porti”. Insomma, per quanto sia più giovane di me di oltre vent'anni, è davvero un veterano sui porti e sul lavoro portuale.

Questo quaderno nasce però non per amicizia o piaggeria: na-

sce perché, anche indipendentemente dalla crescita del grande terminal LSCT, l'Autorità portuale di quasi ultimi tempi merita un'analisi sul vissuto sia per la grande attenzione dedicata all'integrazione con la città - dopo lustri di reciproca freddezza - sia in particolare per la rivoluzione del porto "satellite" di Marina di Carrara. E proprio a Carrara è dedicata una parte del Quaderno che mette a fuoco il nuovo piano regolatore destinato a far crescere questo scalo toscano che un tempo era solo il terminale terrestre di una "rotta dei marmi".

Strano destino quello di Marina di Carrara: porto toscano "di nicchia", conosciuto però in tutto il mondo per l'eccellenza dei marmi - non c'è continente dove il marmo di Carrara non sia stato esportato e utilizzato per monumenti, palazzi reali e mausolei - è stato agganciato al porto ligure di La Spezia in una AdSP che alla nascita ha trovato qualche resistenza anche della Regione Toscana.

Si temeva - me lo ricordo bene - che venisse declassato a ruota di scorta. Invece oggi viene valorizzato come il gioiello che era e specialmente che sta diventando. Leggetevi il servizio sulle prossime pagine dedicato al piano regolatore, ne vale la pena.

Per quanto riguarda il porto di La Spezia, non c'era forse realtà italiana di scalo marittimo tanto complessa, divisa e anche in alcuni casi conflittuale con se stessa. Era porto di grandi tradizioni militari, con uno dei migliori arsenali dedicati alle navi da guerra, e la città andava a cena la sera con la "Ritirata" della Banda della Marina che chiamava a raccolta i marinai.

*"Stanotte o marinar
Si dorme nel quartier
La bella nave
In porto ha messo l'ancora
La vita di città
É un mare di piacer
Ma già le nove suonano
in marcia per quartier..."*

Gli arsenalotti erano una casta, il Museo della Marina Militare era conosciuto in tutto il mondo, e le bellezze del golfo ne avevano fatto, da Portovenere (Nomen Omen) a Le Grazie, dalla Palmaria al Tino, da Lerici a San Fruttuoso, il buon ritiro di generazioni. La crescita del porto commerciale, sulla sponda Sud della città, ha dovuto essere "digerita" non senza problemi, anche per il budello stradale fino all'autostrada che condizionava i traffici. Un problema poi affrontato e in gran parte risolto dal retroporto di Santo Stefano Magra, a soli 8 km dal mare. Da qui lo sviluppo dei traffici container che ne fecero negli anni '90 il primo scalo dell'Alto Tirreno, sculacciando sia Genova che Livorno.

Faccio un salto di almeno una generazione: ed ecco l'AdSP di Mario Sommariva. Impegnata non più solo nello sviluppo dei traffici commerciali, con il LSCT proiettato tra gli hub più attivi del Mediterraneo, ma anche e specialmente a conciliare porto e città, traffici e traffico, navi e ambiente. L'operazione Calata Paita, che è in corso dopo anni ed anni di tentativi e cambi di rotta, offre alla città un waterfront che sarà davvero il simbolo della riconciliazione.

Leggetevi per il resto l'intervista al presidente Sommariva delle pagine che seguono. Mi auguro che, come scriveva un noto poeta, "l'alternarsi delle umane sorti" non infici la crescita ulteriore del sistema Spezia-Marina di Carrara in un armonico insieme, esempio per la logistica dell'Alto Tirreno ma a ben vendere anche dell'intero Mediterraneo europeo.

Antonio Fulvi

NOSTRA INTERVISTA A MARIO SOMMARIVA

Un “sistema” che integra nella migliore efficienza due porti diversi

Mario Sommariva, presidente dell’Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale – che comprende come noto i porti di La Spezia e Marina di Carrara – ha così risposto alle nostre domande sullo stato dell’arte del sistema stesso, in tempi molto complessi per gli assetti geopolitici non solo del Mediterraneo.

Presidente, la Spezia ha registrato anch’essa flessioni consecutive dei traffici container...

“Le incertezze geopolitiche, i conflitti e i nervosismi dei mercati stanno ricadendo molto negativamente su tutti i traffici



Mario Sommariva

commerciali internazionali europei. E dico internazionali perché i dati dei traf-

fici infra mediterranei parlano diversamente, sia a La Spezia, nel Terminal del Golfo e sia a Marina di Carrara che continua a mostrare una forte dinamicità. Purtroppo le flessioni container si stanno verificando in tutti i principali porti gate italiani, da cui entra o esce la merce diretta su tratte oceaniche. Certo, su Spezia, in particolare sul terminal LSCT, la ricaduta negativa si è manifestata più intensamente che in altri terminal internazionali italiani. Come Autorità di Sistema siamo intervenuti tempestivamente, per favorire il dialogo, che mancava da





Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Foto Scovavento

Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno
Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno
Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818

molto tempo, tra terminalista, clienti e comunità portuale, che ha portato coesione e risultati positivi, tra i quali un importante accordo commerciale dopo anni di attesa tra il terminalista LSCT e il principale cliente MSC. Da diverse settimane registriamo evidenti segnali di ripresa.

Tra Genova e Livorno che vogliono crescere ancora, non pensa che il futuro del porto spezzino possa essere compromesso dai loro ampliamenti infrastrutturali?

“Sin dalla pandemia abbiamo avviato il processo per razionalizzare, ampliare e ammodernare le banchine e gli spazi d’uso del porto commerciale della Spezia, non solo fisicamente ma anche attraverso una forte digitalizzazione. Stiamo già realizzando le parti di competenza dell’Ente, mentre secondo le concessioni in essere, a breve inizieranno i lavori a carico dei terminalisti.

Questi lavori prevedono un forte sviluppo della intermodalità mare-ferro per i terminal merci, con ampliamento dei fasci di binari per le manovre collegati al retroporto di Santo Stefano di Magra, il nostro polmone principale.

La Spezia è in una posizione di assoluto interesse strategico per la bilancia dei pagamenti nazionale. Insistendo sulla Pontremolese è connessa direttamente ai mercati manifatturieri e di consumo di una delle aree più sviluppate del paese. Questo, abbinato a processi di efficientamento logistico e di digitalizzazione che stiamo portando avanti rispettando i tempi previsti nel nostro Piano Operativo Triennale. I vantaggi logistici e le opportunità di sviluppo che il nostro sistema portuale, sottoposto al forte efficientamento che stiamo realizzando, ci rende non solo molto competitivi ma anche indissolubilmente integrati a quelle aree e oltre.

Da uno studio che abbiamo commissionato alla società PTS, nel 2021 il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara complessivamente hanno registrato, tra diretto, indiretto e indotto, una produzione di oltre 6300 milioni di euro, un valore aggiunto di oltre 2.700 milioni e occupato, nelle diverse filiere connesse, oltre 38.700 addetti. Queste cifre ci dicono di andare avanti speditamente, che esistono spazi importanti anche per noi.”

A proposito di Marina di Carrara, a che punto siete con il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP)?

“Dopo oltre 40 anni, grazie alla crescita senza precedenti dei traffici portuali carrarini, siamo riusciti a stabilire tutte le interlocuzioni necessarie ad aprire il percorso per un nuovo Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara, che è stato adottato dal Comitato di Gestione ai primi dello scorso agosto. Abbiamo, quindi, avviato l’iter per il nuovo piano che soppianderà quello del 1981 attualmente in vigore.

Siamo riusciti a formulare un piano che è soprattutto di visione, configurando il futuro del porto nei termini di uno sviluppo armonico, equilibrato e sostenibile.

In esso sono recepite tutte le nuove esigenze, che vanno dalla crocieristica alla cantieristica apuana, passando naturalmente dalle merci, varie, container e project cargo. Prevediamo anche a Marina di Carrara un forte sviluppo della intermodalità mare-ferro. Siamo anche impegnati a coniugare lo sviluppo economico del porto con le istanze ambientaliste relative al turismo balneare. Siamo molto sensibili al tema dell’erosione delle coste, prodotta da una concomitanza di fattori, non ultimo la crisi climatica che sta cambiando le temperature del mare e le correnti, a cui vogliamo dare una prima risposta destinando le sabbie di dragaggio al ripascimento.

A breve, come prevede la legge, la documentazione del nuovo PRP sarà pubblicata sul sito del Ministero dell’Ambiente per la procedura Vas (Valutazione Ambientale Strategica), che prevede la consultazione pubblica di tutti i portatori di interesse.

Intanto, già da mesi stiamo lavorando sul nuovo waterfront, anche grazie ad un importante accordo con Cassa Depositi e Prestiti, relativo ad una parte dei finanziamenti, che darà una nuova e suggestiva interfaccia porto-città, attrattiva anche per il traffico crocieristico, che per la prima volta nella storia del porto, va progressivamente sviluppandosi.

La forte coesione degli operatori e l’intraprendenza dei nostri terminalisti danno forza e sostanza ai nostri progetti. Prevediamo di chiudere il 2023 con qualche punto percentuale in meno (3-4%) rispetto al record storico del 2022 di 5,5

milioni di tonnellate di merci movimentate, a causa delle contrazioni economiche del Nord Italia, correlate al rallentamento tedesco. Ma restiamo ben saldi ben al di sopra dei tre milioni che hanno rappresentato per anni la soglia da raggiungere per Marina di Carrara, e con il nuovo PRP possiamo guardare al futuro del porto con spalle molto larghe.”

Quando si prevede che il piano possa essere approvato?

“Se tutto procede nei tempi previsti, entro i primi sei mesi del 2024: nelle pagine che seguono c’è un estratto che può avere un’idea concreta.”

Attualmente quanto integrati sono tra loro La Spezia e Marina di Carrara?

“Stiamo lavorando intensamente sulla coesione di tutta la nostra comunità portuale del nostro sistema, che sta rispondendo molto positivamente. I due porti in realtà partono da una buona base di complementarità. Per questo processo di accorpamento sostanziale abbiamo eletto luogo privilegiato l’Organismo di Partenariato, in cui la partecipazione diretta dei rappresentanti di tutte le realtà categoriali dei due porti consente alla AdSP di sviluppare un confronto costruttivo basato sull’ascolto reciproco, da cui prendono ispirazione e vita molte iniziative programmatiche e di regolazione da parte del nostro ente.”

A questo proposito, all’inizio dell’anno avete introdotto nel vostro sistema portuale i SIEG (Servizi di Interesse Economico Generale). Ce ne può parlare?

“Sì: a febbraio scorso ci siamo dotati di questo strumento innovativo e strategico, che è scaturito da un dialogo molto franco e proficuo, attraverso cui abbiamo recepito le osservazioni di tutte le rappresentanze dell’Organismo di Partenariato. Il provvedimento, che è coerente alle normative europee e a quelle nazionali, dà una risposta efficiente al bisogno di garantire l’interesse generale, con servizi di qualità, equi e uguali per tutti gli utenti, quando questi, che siano a domanda indivisa oppure individuale, non possono essere presi in carico dal privato per ragioni di profittabilità. Mi riferisco ad esempio a servizi come quelli di illuminazione e distribuzione energia elettrica per le parti comuni o a quelli di pulizia e raccolta rifiuti o al servizio idrico fino ad arrivare a quelli per la digitalizzazione,

il navettamento o di trazione ferroviaria con le aree retroportuali funzionalmente connesse ai nostri porti.”

“È chiaro che ognuno di essi sarà oggetto di preventiva istruttoria per la verifica di mercato e, una volta accertata l'assenza di servizi equivalenti a condizioni di mercato, sarà reso oggetto di singolo provvedimento, che sarà sottoposto al parere dell'Organismo di Partenariato e al Comitato di Gestione. Dalla gara che ne scaturirà discenderà la tariffazione del servizio, che dovrà rispondere ai criteri del miglior rapporto qualità/prezzo.”

“Da questa scelta strategica, ci aspettiamo ulteriori efficienza e competitività per il nostro sistema, sulla scia anche di esperienze che ho già sperimentato in passato a Trieste. Da poco abbiamo concluso la prima istruttoria SIEG, inerente il navettamento stradale, necessario a sopperire la forte riduzione delle manovre ferroviarie da e verso il nostro retroporto di Santo Stefano di Magra, causata dai lavori di potenziamento ferroviario dell'impianto interno al porto di La Spezia Marittima. Questo ci consentirà di non perdere neanche temporaneamente il nostro alto livello di produttività e di capacità ferroviaria.

Alla luce dei cambiamenti in atto nei traffici internazionali, ha senso parlare di ampliamento infrastrutturale dei porti commerciali?

“Sono proprio i cambiamenti in atto, che vedono riassetto di capacità e nuove rotte delle catene del valore, a richiedere risposte immediate, di ampliamento ma più spesso di riorganizzazione razionale degli spazi infrastrutturali. Gli adeguamenti infrastrutturali, materiali e digitali, devono servire ad intercettare le merci di navi sempre più grandi dei traffici globalizzati e quelle trasportate da navi più piccole impegnate nei traffici regionalizzati che sono in crescita. Questo perché la competizione nel Mediterraneo, e quindi il futuro della crescita economica dei territori di riferimento dei porti, si

giocherà sulla offerta di spazi portuali flessibili, logisticamente interconnessi alla ferrovia, digitalmente avanzati e green sotto il profilo dei consumi e della fornitura energetica. Questo porterà a nuove organizzazioni delle banchine e a nuovi protocolli di sicurezza, su cui è necessario sperimentare sin da subito, per assicurare ai territori di riferimento del sistema portuale la continuità e lo sviluppo delle attività economiche manifatturiere e di consumo.”

Ritiene utile la riforma dei porti italiani?

“Certo, purché abbia la necessaria premessa metodologica: che chiarisca perché la si vuol fare e su quali aspetti si intende intervenire, prima di parlare di contenuti. Una volta chiarita la premessa, considero necessari solo pochi interventi molto mirati, che tengano conto del fatto che la 84/94 sostanzialmente ha mostrato forti resilienza e capacità di funzionamento, superando la difficilissima prova del Covid 19, a cui tutta la portualità globale è stata sottoposta spesso con esiti negativi.”

“Occorrerebbe partire dalla valorizzazione dei suoi punti di forza, che hanno come caposaldo il grande equilibrio tra la dimensione pubblica e la dimensione privata, realizzato attraverso l'Autorità di Sistema Portuale oggi, e Autorità Portuale ieri, dotate contemporaneamente di capacità dinamiche e di capacità di rigorosa gestione delle funzioni pubbliche. Ciò restituisce, nella pratica quotidiana dei nostri Enti, una doppia anima, che ha consentito alla portualità italiana di resistere alla agguerrita concorrenza intraeuropea e alle tempeste della pandemia. Questa caratteristica non andrebbe depotenziata, come intese fare la riforma Delrio, ma, al contrario, potenziata, traendone la flessibilità e le risorse necessarie allo sviluppo logistico dei nostri porti, soprattutto alla luce dei provvedimenti comunitari in fatto di canoni demaniali e competenze. La riforma dei nostri porti deve avere come

principio ispiratore la salvaguardia e il potenziamento economico e sociale dei nostri territori, che necessariamente devono misurarsi con mercati internazionali sempre più complessi e con fattori di ordine generale sempre più imprevedibili. Dalla mia lunga esperienza di 40 anni, ritengo che la via maestra debba essere la valorizzazione dell'ordinamento speciale che contraddistingue giuridicamente le AdSP, aprendo a una loro maggiore autonomia e dinamicità. Ciò significa anche escludere le ipotesi di privatizzazione, che obbligherebbero a trasformare in cespiti i beni del demanio, depauperando lo Stato delle sue risorse infrastrutturali più strategiche, da cui dipende la competitività nazionale delle nostre imprese manifatturiere, e porterebbero a gravi inefficienze, tenuto conto che tutti i nostri porti sono anche confine di Stato e aree doganali. Detto ciò resta da dipanare la questione della autonomia differenziata che potrebbe avere gravi conseguenze sui porti, analoghe a quelle già sperimentate nella sanità. Il pericolo più grande è quello di inficiare gli investimenti fatti dai privati, che oggi sono già più di quelli pubblici, segmentando a livello regionale la logistica, che invece ha bisogno di integrazione e visione che sappia mettere insieme le specificità con gli interessi generali.”

Ambientalismo e portualità. È possibile coniugare insieme questi due elementi?

“Con la crisi climatica in atto non è più possibile né consentito pensare alla economia senza connetterla a una forte tutela eco-ambientale. Sviluppo dei traffici portuali e sostenibilità ambientale si coniugano attraverso politiche che, per quanto ci riguarda, stiamo mettendo in atto attraverso una forte diversificazione di iniziative e investimenti green, per affrontare al meglio questa fase ancora di incerta transizione soprattutto sotto il profilo energetico.

(A.F.)

Il “gioiello” LSCT

LSCT è dal 1987 il Terminal Container Gateway del Gruppo Contship a La Spezia, uno dei più efficienti d'Italia. Dotato di infrastrutture moderne e forte di una lunga tradizione di successo, LSCT può accogliere le navi portacontainer di ultima generazione. Oltre il 35% dei volumi del terminal sono movimentati su rotaia; un record in Italia e un dato in continuo aumento.

La Spezia Container Terminal - recita la presentazione sulla pagina web - è il gateway ideale per il Centro e il Nord Italia e

un'opzione sempre più interessante per il Sud Europa, perché offre accesso diretto ai mercati domestici e internazionali. Grazie ai rilanci sul network ferroviario Hannibal, e alla piattaforma intermodale del Rail Hub Milano, LSCT è in grado di assicurare un trasferimento veloce della merce, su strada e/o su rotaia.

LSCT sostiene continui programmi di investimento in infrastrutture, mezzi, nuove tecnologie e risorse umane, offrendo soluzioni all'avanguardia 24 ore su 24, 7 giorni su 7.



La Spezia Container Terminal.



TRIESTE MARINE TERMINAL

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



**TMT,
all services
you need from
a modern
container terminal**

Punto Franco Nuovo, Molo VII - 34123 Trieste
www.trieste-marine-terminal.com

Tre realtà che fanno onore a La Spezia

Ci sono, tra La Spezia, Lerici e Marina di Carrara, alcune realtà che è difficile trovare allo stesso livello in altri “sistemi portuali” italiani. Ne abbiamo già scritto altre volte, ma qui ci vogliamo ricordare di loro perché vanno letti in una realtà che alla logistica e al mare hanno sempre guardato, ben prima della nascita delle AdSP.

*

La prima di queste realtà è la Scuola Nazionale dei Trasporti e Logistica. Nata nel 1991 a Lerici in una splendida villa arroccata sul golfo, dall'idea di un avvocato/marinaio/poeta

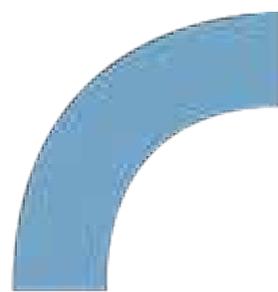


Il presidente Pier Gino Scardigli con il direttore Federica Catani.

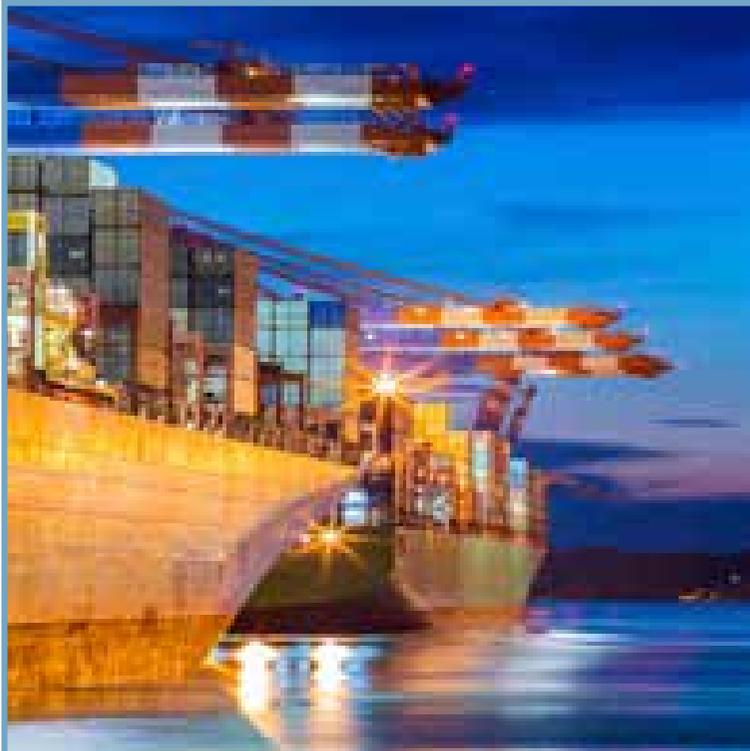
che si diletta a scrivere calembours anche quando ricopriva cariche sostanziose come la presidenza della locale Camera di Commercio e delle Camere della Liguria, la Scuola era dedicata agli approfondimenti in tema di trasporti di terra, di mare e di cielo, con corsi e docenti di tutto rispetto. Una novità assoluta per quei tempi, ma già anticipatrice del mantra della maggior preparazione professionale in ambito di trasporti e logistica.

Già dall'inizio la scuola si presentava in modo spettacolare, nella villa sulla collina, con un bel parco intorno e con aule luminose, austere, piene di storia. Pier Gino Scardigli, l'avvocato/poeta, ne aveva fatto un cenacolo per esperti di ogni paese, con rapporti stretti con l'Unioncamere nazionale ma anche con piena autonomia. Pier Gino né è ancora presidente, dopo più di trent'anni, affiancato oggi da un giovane e capace direttore generale nella persona della dottoressa Federica Catani, che ha idee molto chiare e sta portando avanti lo sviluppo della scuola in piena sintonia con tutte le componenti della logistica nazionale, dalle ferrovie ai porti, dalle navi agli aerei.

Facciamo un passo indietro. Dalla villa di Lerici la Scuola è poi migrata a La Spezia in via del Molo anche per essere fisicamente più vicina all'ambiente marittimo e portuale. Oggi è una realtà riconosciuta a livello internazionale, con Pier Gino e Federica invitati ai più importanti Forum sulla logistica. A questa realtà abbiamo dedicato anche un paio d'anni fa uno dei nostri Quaderni.



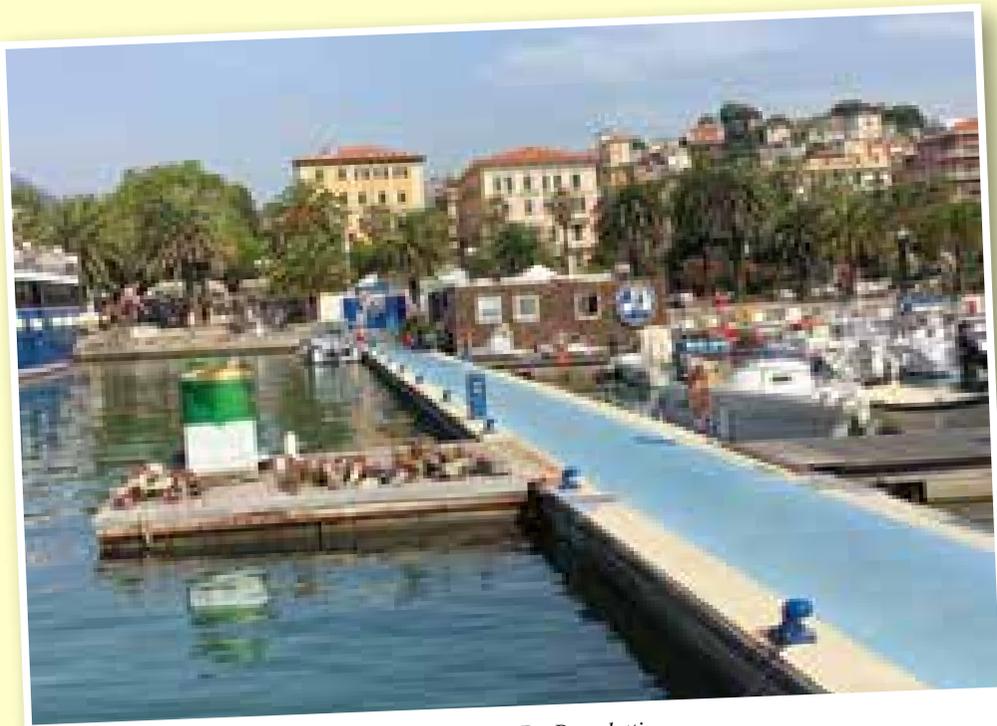
SISAM
WE DELIVER



✉ logistics@sisam.it

☎ 39-0586243810

www.sisamgroup.com



Il porticciolo De Benedetti.

*

La seconda realtà di cui vogliamo ricordare qualche spunto è l'Assonautica, altra iniziativa nata dalla prolifica costola della Camera di Commercio spezzina. E guardacaso, anche qui c'è di mezzo Pier Gino Scardigli: che non ne è stato il fondatore - l'aveva fatta nascere il conte Alberto de Benedetti, un altro spezzino con lo sguardo lungo e una bella storia alle spalle - ma Pier Gino ne ha fatto un riconosciuto gioiello per la nautica da diporto italiana. Tanto che oggi il "marina" De Benedetti - intitolato al nome del fondatore - sotto la presidenza di Pier Gino Scardigli è un vero e strutturato porto turistico nel bel cuore di viale Chiodo, la passeggiata "bene" di La Spezia. Offre circa 600 posti barca su pontili galleggianti, tutti serviti da luce ed acqua, ed ha una direzione attenta e costantemente impegnata non solo per i soci ma anche in attività di sostegno ai diversamente abili, di difesa ecologica e di supporto alle istituzioni marittime.

*

Last but not least, come direbbero gli inglesi: a La Spezia c'è sempre stato, e rimane, quel cuore della Marina Militare che abbiamo già ricordato con il testo della "Ritirata" dei marinai. Il Museo Tecnico Navale. Apre il suo ingresso alle porte dell'antico arsenale militare in viale Amendola, ed è visitato da migliaia e migliaia di appassionati: non solo ex marinai, ma anche studiosi, ricercatori, scrittori di cose di mare e di guerra.

All'interno e nelle aree aperte di contorno, si possono ammirare reperti di ogni epoca: dalle armi delle prime navi militari alle polene più antiche con le relative storie (si racconta che ci fu persino chi si innamorò di una splendida polena femminile, fino a suicidarsi) alle glorie della Regia Marina italiana nelle varie guerre: i Mas, le mignatte, i barchini esplosivi, i famosi e ancor oggi imitati "maiali" sub. Non mancano la torretta di un sottomarino famoso per le sue imprese, scafandri, ancore, mine, quadri e diorami su imprese di uomini che sono giustamente passati alla storia.

Il museo di La Spezia racconta in sostanza, con le testimonianze degli oggetti, una storia di mare e di guerra che a La Spezia ha avuto sempre base non solo logistica ma anche spirituale, di formazione e di inventiva tecnica. Una storia che oggi - di fronte alle nuove guerre che sconvolgono gran parti



Il Museo Tecnico Navale della Spezia.

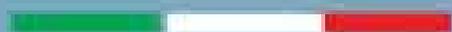
del mondo - tutti vorremmo rimanga solo una testimonianza del passato, memento di quando anche combattendo per il proprio paese c'era spirito cavalleresco, rispetto delle regole e quella Pietas verso l'essere umano che oggi sembra dimenticata. (A.F.)



IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MARINA DI CARRARA



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





Presidente:
Segretario Generale:
RUP:

Dott. Mario Sommariva
Ing. Federica Montaresi
Ing. Mirko Leonardi

Quadro normativo

LA PIANIFICAZIONE PORTUALE IN ITALIA: IL CAMBIO DI PARADIGMA



Art. 5 Legge 84/1994
e Legge 156/2021



Piano Strategico
Nazionale della
Portualità e della
Logistica (PSNPL)
2015



Linee guida
CSLLPP del 2017



Sentenza Corte
Costituzionale
n.6/2023

DPSS

Pianificazione strategica + concertazione
con enti territoriali

PRP

Pianificazione aree portuali e
retroportuali: competenza esclusiva AdSP

Aree interazione tra porto e città

Competenza Comune e Regione + parere
AdSP



La pianificazione strategica del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

IL DPSS: APPROVAZIONE E CONTENUTI NORMATIVI



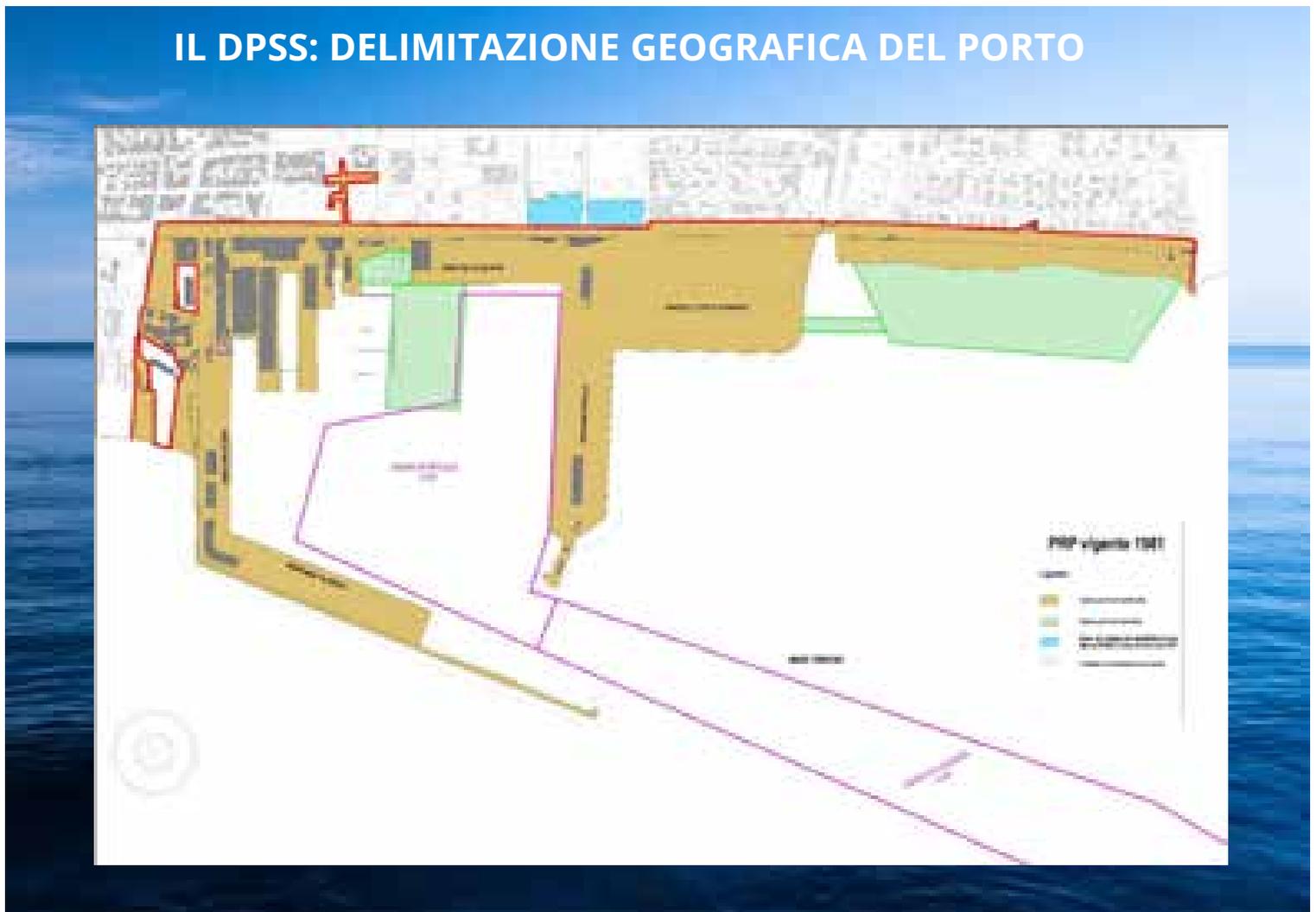
IL DPSS: LA CONSULTAZIONE DEGLI STAKEHOLDER



IL DPSS: GLI OBIETTIVI GENERALI



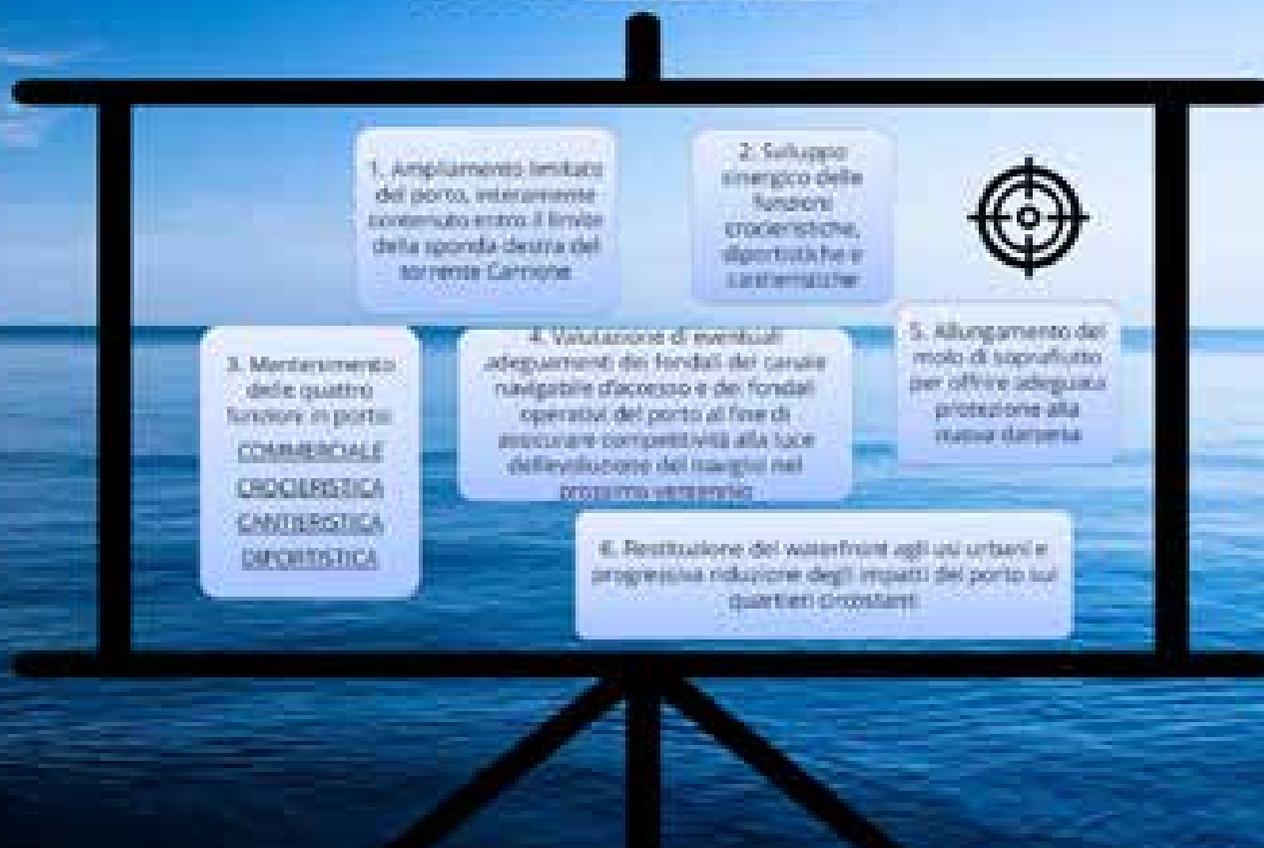
IL DPSS: DELIMITAZIONE GEOGRAFICA DEL PORTO



IL DPSS: INDIVIDUAZIONE AREE DI INTERAZIONE TRA PORTO E CITTA'

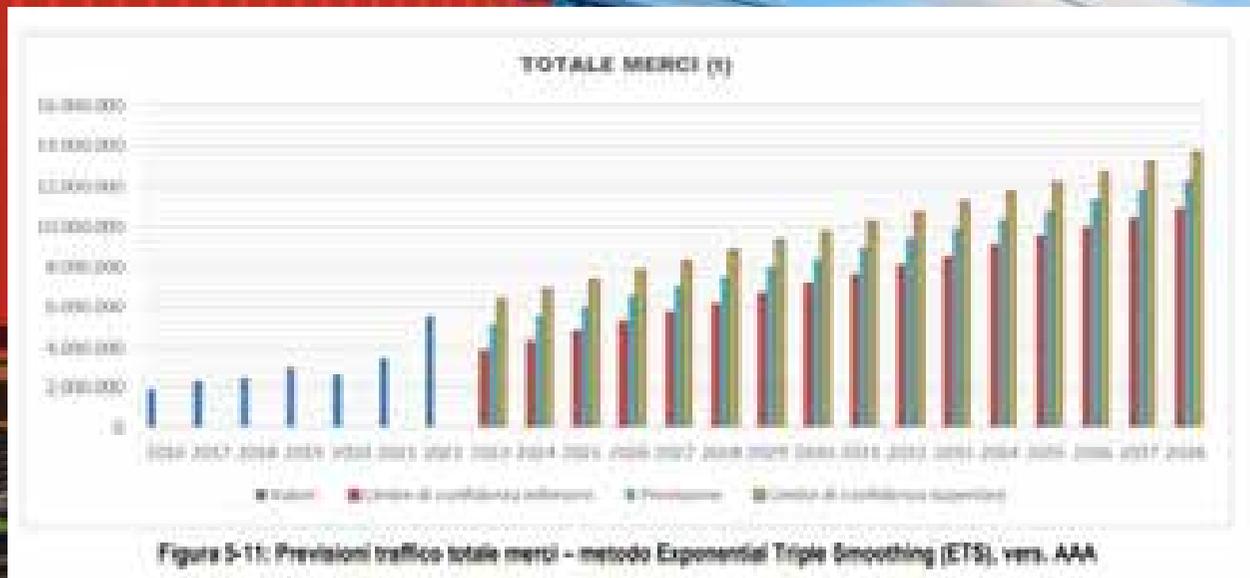


IL DPSS: LA STRATEGIA

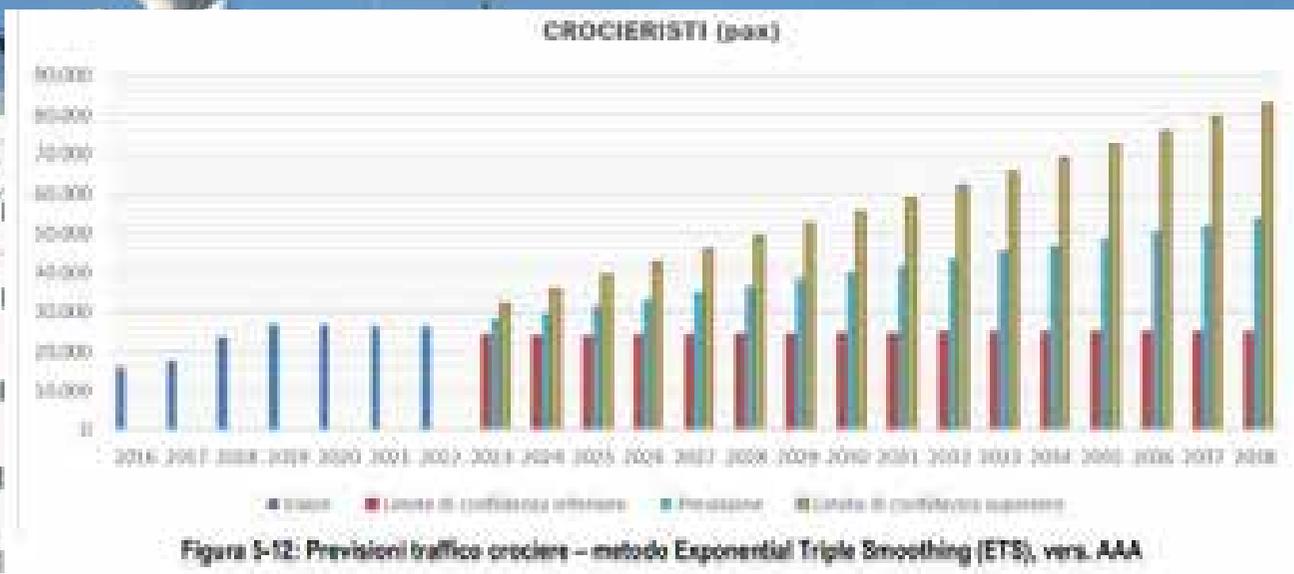


Studio dei traffici portuali

LE MERCI



I PASSEGGERI



CANTIERISTICA NAVALE



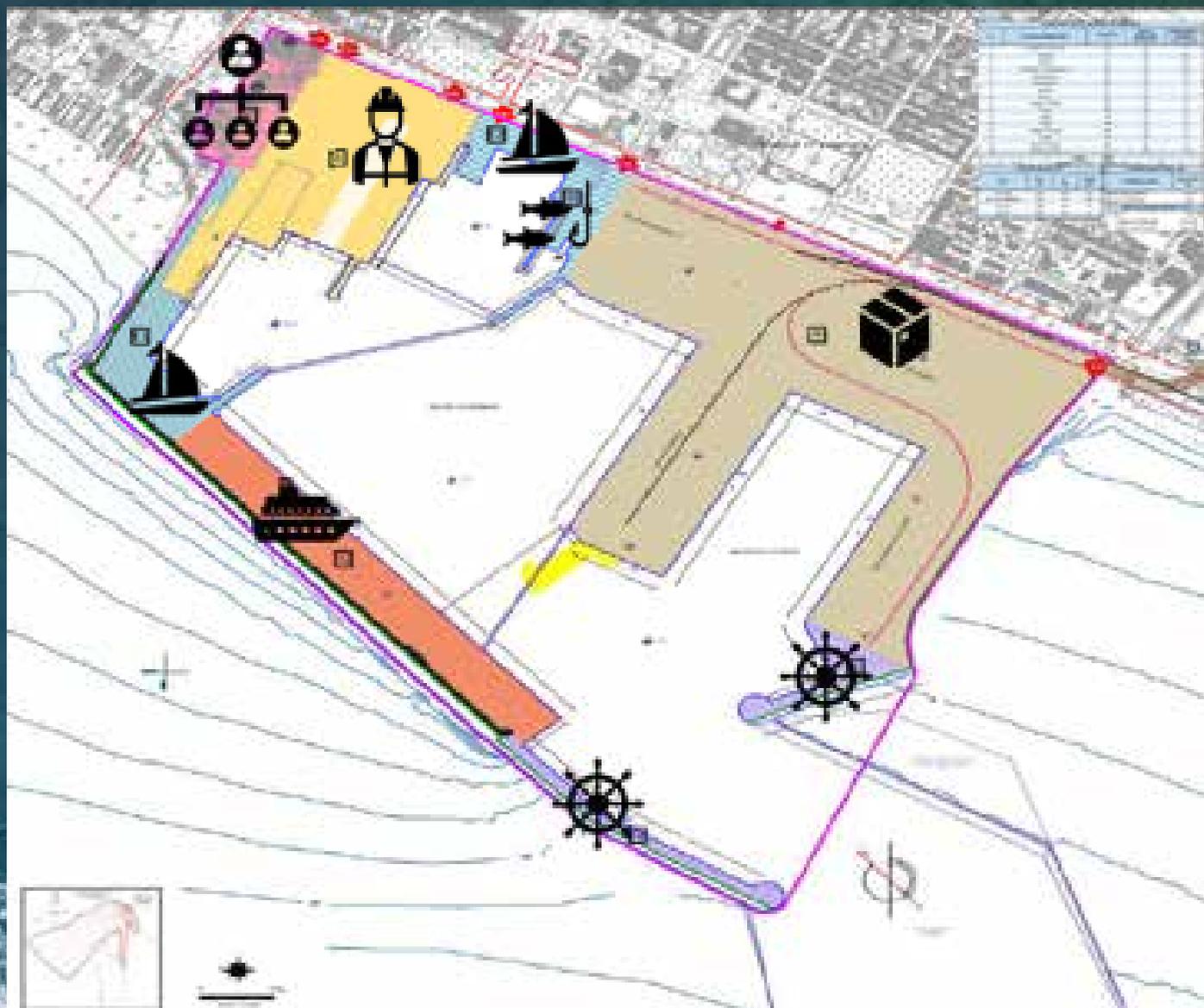
IL DIPORTO NAUTICO

Numero posti barca per categoria di porto		Porto turistico	Porto turistico	Porto di omaggio	Totale
Liguria	Imperia	2558	1572	64	4294
	Savona	3061	427	370	4358
	Genova	3104	2994	2204	7904
	La Spezia	1400	1382	521	8303
	Marina di Carrara	58	-	1151	1207
Toscana	Vareggio	-	643	872	1514
	Livorno	6145	2235	5543	14309
	Portoferraro	759	295	465	1509

Tabella 4-17. Numero di posti barca in relazione alla tipologia di approdo al 30/09/2021 (Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2021")

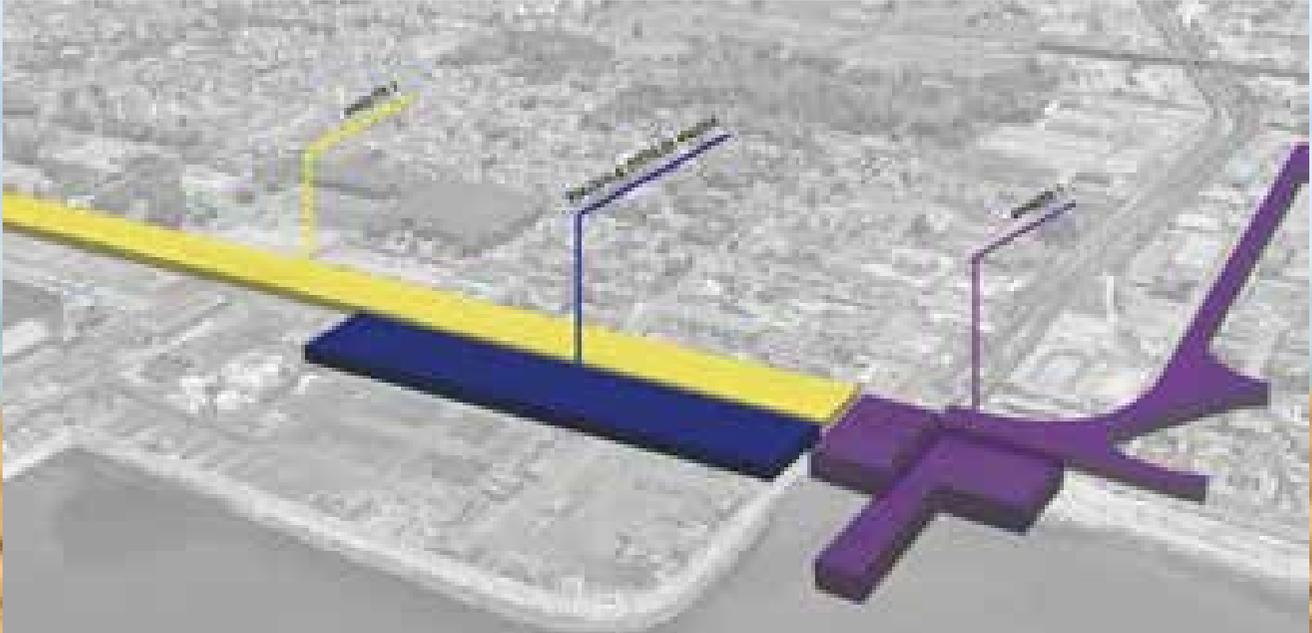
Le funzioni del porto nel nuovo PRP

PLANIMETRIA DELLE FUNZIONI



La sostenibilità ambientale

AREE PER USI URBANI



GLI AMBITI PROGETTUALI

AMBITO 1



AMBITO 2



AMBITO 4



FENOMENI DI MORFODINAMICA COSTIERA

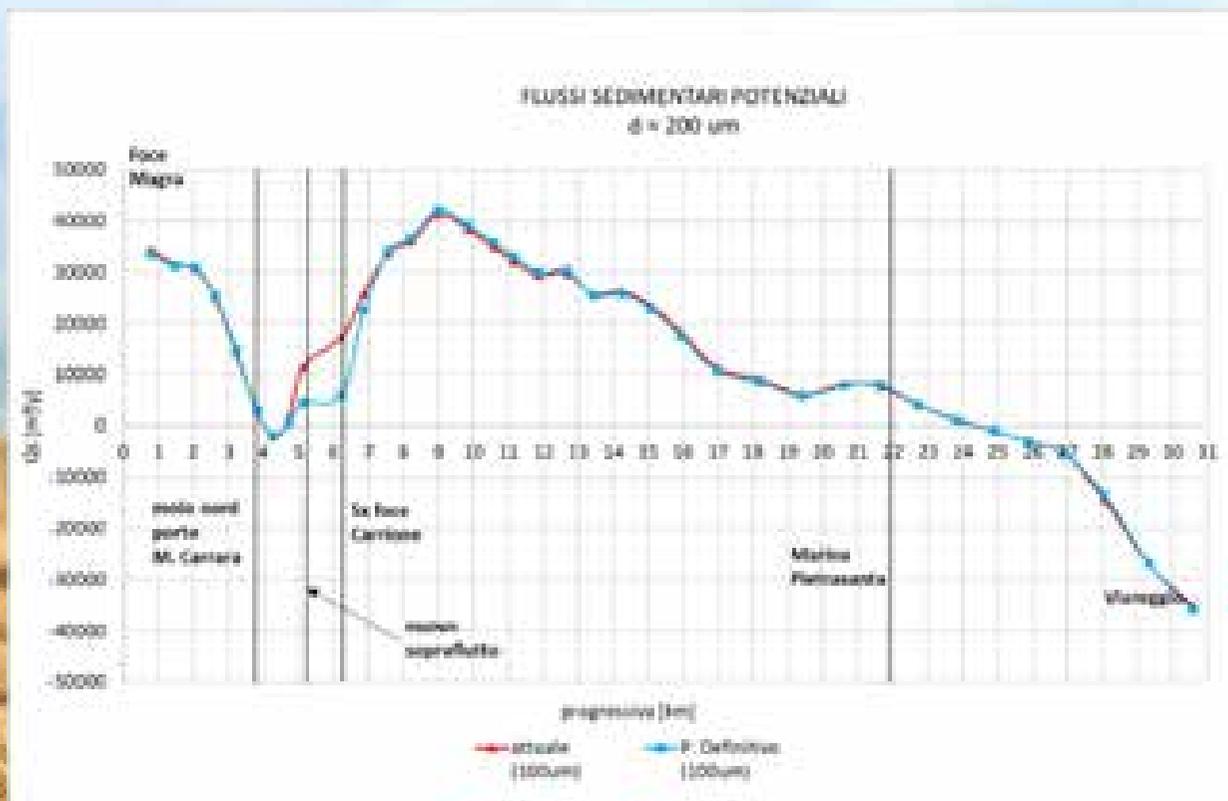


PRIMA

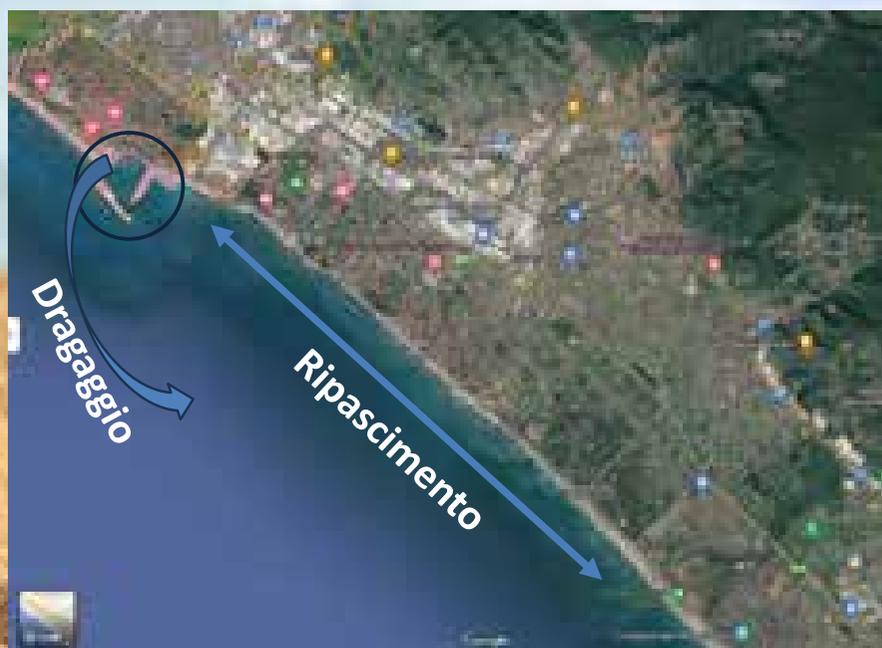
DOPO



FENOMENI DI MORFODINAMICA COSTIERA



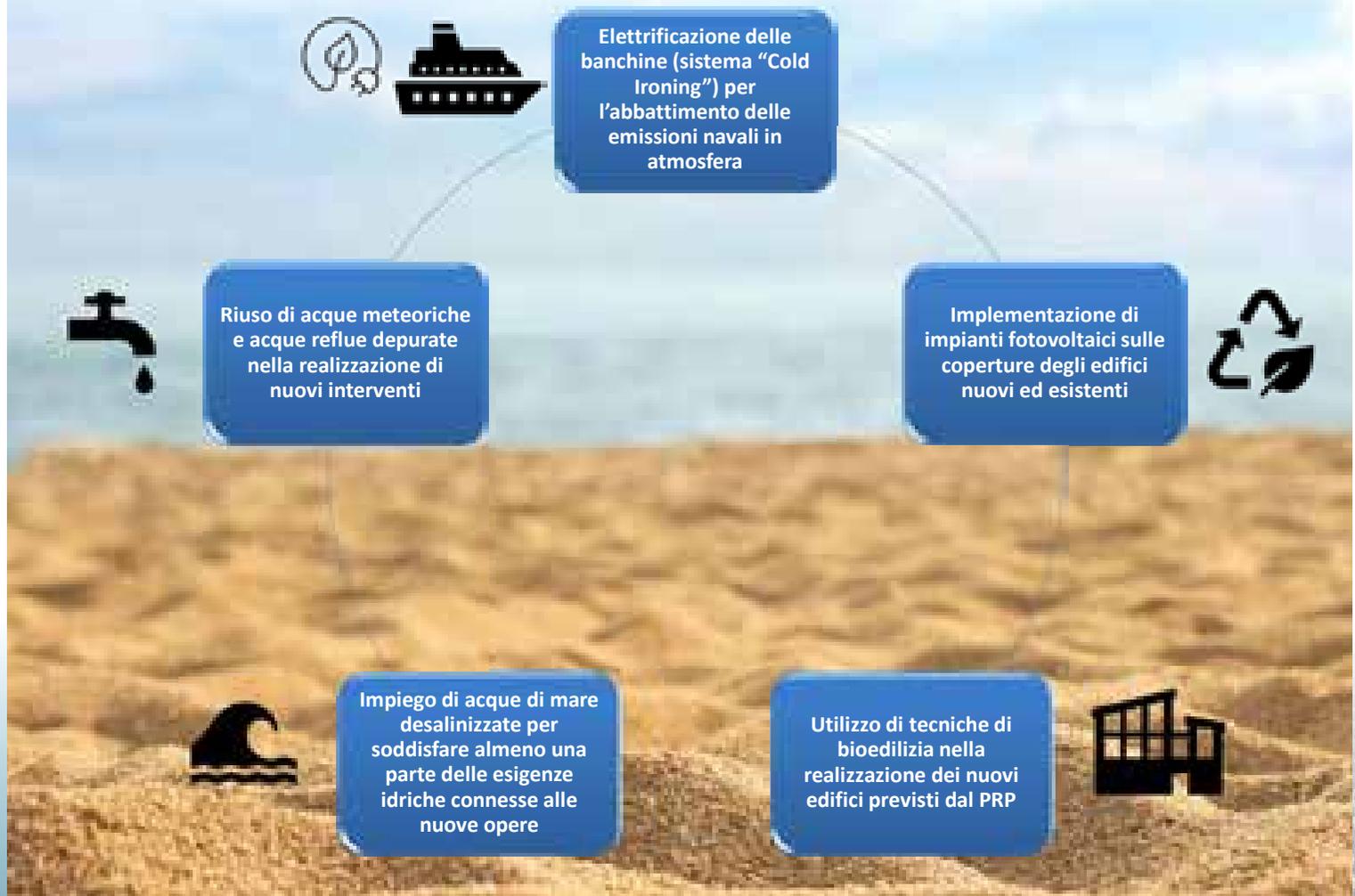
IL PROTOCOLLO DI INTESA PER L'UTILIZZO DEI SEDIMENTI DI DRAGAGGIO



IL NUOVO VARCO DI ACCESSO AL PORTO DA LEVANTE



L'OBIETTIVO «GREEN PORT» PER MARINA DI CARRARA



MARITIME SOLUTIONS |
since 1895

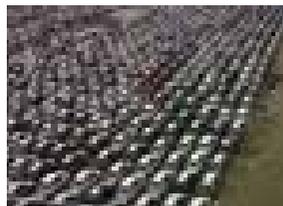


WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS





LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it