

# LA GAZZETTA MARITTIMA



I QU  
ADE  
RNI.



**REMTECH EXPO**  
**21-25 SEPTEMBER 2020**  
International event on Remediation, Coasts, Floods, Climate, Seismic risk, Regeneration, Industry  
*digital edition*

Speciale RemTech 2020



**SISAM**  
**WE DELIVER**

SHIPPING AGENCY | PROJECT AND BREAK BULK CARGO | BULK LIQUID | LOGISTICS LOGISTICS AND WAREHOUSING

[www.sisam.it](http://www.sisam.it)

## SOMMARIO

- 5 Assoporti: tutti impegnati per la New Age Green
- 7 Urgente semplificare per i porti percorsi autorizzatori e controversie
- 11 Quel modello green dei porti di Roma
- 19 Sistema Palermo, sviluppo nel nome dell'Ambiente
- 23 Porti e cittadini, l'impegno per operare insieme
- 27 Il sistema portuale Nord Tirreno nella sua crescita "green"
- 30 Con Limpidh2o dragaggi anche come risorsa

### LA GAZZETTA MARITTIMA

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

**Direttore responsabile**  
ANTONIO FULVI

**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



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° 93 del 28 Novembre 2020 - P.I. 45%

## RemTech e la sua importante lezione



Silvia Paparella

Andrea Zamariolo

**C**e ne stiamo accorgendo tutti: la tragica pandemia che non sembra ancora allentare i suoi tentacoli ha imposto, tra le tante regole sanitarie, anche una diversa visione del mondo. Compreso il nostro mondo della logistica e dello shipping, che malgrado tutto ha funzionato e continua a funzionare. Si moltiplicano anche le iniziative via web per affrontare l'emergenza, per capire, per ristrutturarsi. Che non sia più un fattore passeggero, questo mondo alla fine di un vecchio mondo, è ormai evidente. E che sia necessario affrontare i cambiamenti con una coscienza nuova, ciascuno facendo la propria parte e limitando per quanto possibile il concetto hobbesiano dell'Homo homini lupus, è diventato necessario. In squadra si vince, o almeno non si perde. È sempre stato così.

\*

Lunga premessa per un Quaderno tutto speciale, quello dedicato all'edizione di quest'anno di RemTech Expo Digital Edition: me ne rendo conto. Ma premessa necessaria perché RemTech è sotto certi aspetti la cartina di tornasole della nuova filosofia operativa: sul web, privilegiando l'analisi concreta delle problematiche poste dal reale, con sezioni che hanno tutte recepito la New Wave, ri-

*spettando il criterio dell'Expo mai come questa volta innovativo e proiettato sul domani più vicino: ma anche facendo propria la conoscenza e la coscienza di cambiamenti che sono indispensabili per non distruggerci. Non a caso sia nella parte Expo, sia nei dibattiti, sia nella filosofia d'insieme, il messaggio "green" è stato il filo conduttore. Abbiamo cercato di esemplificarlo nella grafica della nostra copertina di questo Quaderno.*

\*

*Come potrete leggere nelle pagine che seguono, abbiamo cercato di dare spazio ai personaggi che più di altri si sono distinti sul piano operativo proprio con la linea di sviluppo della propria attività sul "green". Presidenti di Autorità di Sistema, esperti di logistica dello shipping, maitres à penser come direbbero i francesi. Leggendo le loro dichiarazioni e le risposte nelle nostre interviste si coglie, pur nelle diversità, un comune denominatore: operare, operare, operare. Tutti sono impegnati nel fare, nel concreto, senza perdersi in sogni di fantasia. Primum vivere, deinde philosophari, dicevano i grandi dell'antica Roma quando era grande, con Orazio che ne aveva fatto il suo motto. Così è per la logistica. E ci ha fatto piacere cogliere, specialmente nell'impegno di Silvia Paparella, general manager di RemTech Expo e membro del CdA di Ferrara Fiere, e di Andrea Zamariolo, coordinatore scientifico di Coast, la sessione che include le tematiche portuali, il dinamismo e la concretezza di chi ha dovuto adeguarsi senza perdere lo spirito d'iniziativa, l'inventiva e la capacità di coinvolgere che li hanno sempre contraddistinti. Noi che siamo cronisti del reale, che arriviamo in fondo alla scala dell'operare per riportarne i fatti e valutarne i risultati, non possiamo che apprezzare quanto abbiamo potuto vedere e capire del loro lavoro.*

\*

*Qual è il messaggio che ci è arrivato da RemTech Expo e dalle sue importanti sezioni? Abbiamo voluto aspettare quasi un mese dalla fine dell'edizione 2020 proprio per raccogliere a mente serena non solo le interviste e le proposte, ma anche il senso delle cose. Non ci sorprende che in tutti gli interventi, sia pure con maggiore o minore accenni di urgenza, sia stato evidenziato come è necessario, completare la riforma della legge sulla portualità, solo accennata pochi anni fa ma rimasta al palo. Per i sistemi portuali, il coordinamento nazionale in ambito ministeriale non c'è ed è invece indispensabile. Per l'operatività il cancro della burocrazia non è stato debellato. Per i dragaggi, per i lavori alle infrastrutture, per adeguare la rete logistica alle necessità non solo del futuro ma anche dell'oggi, siamo ancora in forte ritardo. Sia chiaro: non ci sono polemiche politiche o partitiche, c'è stato solo un forte richiamo al senso dello Stato. E al fatto che lo Stato deve funzionare meglio. Sotto questo aspetto, RemTech Expo 2020 è stato per tutti una importante lezione. Sperando che serva.*

**Antonio Fulvi**

INTERVISTA AL PRESIDENTE NAZIONALE DANIELE ROSSI

# Assoport: tutti impegnati per la New Age Green



Daniele Rossi

*Assoport è impegnata sui vari fronti di quella che qualcuno ha definito "la Terza Guerra Mondiale": dalla pandemia alle ripercussioni sull'economia, dalle disarmonie del sistema portuale nazionale alla New Age in salsa green. Se n'è parlato molto di questi tempi, in una serie di confronti che spesso si sono diluiti porto per porto. Abbiamo tentato una veloce sintesi con il presidente dell'associazione delle AdSP.*

**Dottor Rossi, partiamo da un dettaglio che per molti porti è stato urticante: che ne dice della classificazione sull'efficienza dei porti italiani diffusa di recente: e che, per inciso, premia il porto di Ravenna che lei presiede?**

"Dico che le classifiche, anche quelle di cui si parla, vanno prese sempre con prudenza, considerando i tanti elementi in ballo e la complessità dei sistemi portuali. Che non sono aziende e quindi privilegiano parametri diversi da un semplice conteggio di dati. So che parecchi colleghi le stanno contestando".

**Altro dettaglio non pertinente ma molto discusso in questi giorni: ritiene possibile e opportuno un rinvio generale delle scadenze dei presidenti AdSP vista la pandemia?**

"Ho letto in giro questa ipotesi, ma ritengo che siano solo speculazioni giornalistiche. Non credo che ci sia niente nei piani del ministro: e un rinvio di

questo genere sarebbe estremamente complicato essendo le scadenze stabilite per legge".

**Veniamo ai temi sull'ambiente, oggi di grande attualità: che stanno facendo i porti?**

"I porti stanno già operando in chiave green, anticipando in alcuni casi anche gli accordi internazionali. Ci sono progetti avviati per elettrificare le banchine, per i collegamenti ferroviari, per creare stazioni di rifornimento di GNL alle navi, per controllare gli inquinanti. Il Ministero competente sta studiando, anche con la nostra collaborazione, un piano per dotare gli scali più importanti di questi depositi di gas liquefatto. Naturalmente occorrono risorse e se sarà richiesto di più dovranno essere contemplate".

**Da più parti si sostiene che sia per l'elettrificazione delle banchine, sia per le stazioni GNL, la burocrazia renda le cose molto lunghe e difficili.**

"Ne abbiamo fatto esperienza diretta anche a Ravenna, dove l'istallazione della stazione GNL per le navi è stata molto faticosa. C'è voluto più tempo e più lavoro per avere i permessi che non per costruire l'impianto. Abbiamo però avuto l'aiuto di tutte le istituzioni locali e oggi l'impianto è operativo".

**Li ha accennato al "cold ironing", cioè all'elettricità da dare alle navi in banchina: un servizio che fa parte delle indicazioni anche della UE. Però il primo impianto realizzato, proprio a Livorno, non è stato mai utilizzato perché le navi non sono attrezzate.**

"Le navi mercantili in servizio in effetti non lo sono, mentre invece quelle da crociera sono quasi tutte pronte. E anche le nuove costruzioni, sia per le merci che per i passeggeri, saranno tutte predisposte".

**Ultima curiosità, che riguarda direttamente Assoport: "la scissione" siciliana sembra ormai rientrata al 50%, come ci ha dichiarato di recente il presidente Annunziata. E l'altro 50%, che fa capo al presidente Monti?**

"Direi che si tratti di un fatto più formale che sostanziale, in quanto anche con il presidente Monti lavoriamo condividendo i temi più importanti per il sistema portuale nazionale. Mi auguro che la sostanza delle cose prevalga presto".

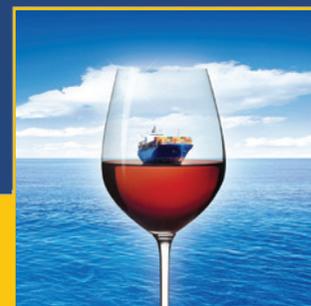
A.F.



## Vintage 2020: the “wine cellar” is ready

Il vostro partner logistico di fiducia.  
Sempre più globale...

Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.



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



**WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.**

**GORI**  
*Wine and spirits logistics*

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE PIETRO SPIRITO

# Urgente semplificare per i porti percorsi autorizzatori e controversie



NAPOLI – Tempi di analisi, ma anche - dove possibile - di diagnosi, sulle tematiche del sistema portuale italiano, in piena pandemia/bis e con ormai prossima la scadenza di molte presidenze di AdSP. Nell'ambito di RemTech sono stati numerosi i presidenti intervenuti a portare il loro contributo per un mondo portuale più efficiente. Ne abbiamo parlato con il presidente dell'AdSP, Pietro Spirito. Ecco l'intervista.

**Presidente, nella conferenza Smart Ports sono stati affrontati tantissimi temi: quale a suo parere il più urgente per la sua AdSP?**

In questa fase l'urgenza maggiore riguarda la traiettoria di uscita dalla emergenza pandemica, che sta generando riflessi molto significativi sulla dinamica del traffico marittimo, oltre che sul sistema economico nel suo complesso. Durante la conferenza questo tema è stato affrontato in diversi momenti dei confronti che si sono tenuti tra operatori ed istituzioni. **L'elenco ufficiale dei fondi ai porti non sembra aver supportato tutte le vostre urgenze: qual è il vostro giudizio?**

Una valutazione compiuta su questo punto si potrà dare quando sarà emanato il decreto ministeriale sui criteri di applicazione del Decreto Rilancio per quanto riguarda l'allocatione dei fondi. Il quadro normativo, per il momento, si presta ad interpretazioni non univoche. **Un recente studio sulle performances delle AdSP che abbiamo pubblicato sul nostro giornale vi premia come numero di dirigenti sotto la media, non altrettanto come performance. Un vostro giudizio?**

Le performances delle AdSP dipendono oggi in modo particolare dalla struttura dei traffici, dalla caratteristica delle concessioni vigenti, dalla natura giuridica degli enti. L'obiettivo fissato dall'attuale quadro istituzionale non consiste nella massimizzazione della redditività, ma da un punto di equilibrio che deve esse-

re conseguito rispetto allo sviluppo dei traffici, agli investimenti privati ed alle ricadute sul tessuto economico.

**Molte AdSP sono costantemente inchiodate da ricorsi al TAR. Non ritiene che occorra una maggiore tutela per ridurre una conflittualità spesso speciosa?**

La semplificazione dei percorsi autorizzatori e la certezza sui tempi di attraversamento delle controversie giudiziarie fanno parte certamente del pacchetto di interventi per rendere maggiormente efficace l'azione economica di tutto il nostro Paese, ed anche delle AdSP.

**L'attuale fase di attesa per la scadenza dei vertici delle AdSP, con il silenzio sulle consultazioni di legge, alimenta la preoccupazione che alla competenza si sovrapponga in termini discutibili la partitocrazia. Ha un'opinione in merito?**

La normativa in vigore definisce con chiarezza quali debbano essere le caratteristiche degli organi di gestione delle AdSP: rispettare i criteri già definiti costituisce la opportuna garanzia per decisioni consapevoli che consentano il migliore sviluppo alla portualità italiana.

A.F.

# Fonti energetiche green per traffici marittimi e portuali



Progetto DIMEMO.

Nella conferenza nazionale Smart Ports il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ingegner Francesco Messineo ha presentato i progetti che l'ente sta concretamente realizzando nei porti di Napoli e Salerno per ridurre il consumo dei combustibili fossili tradizionali, inquinanti e non rinnovabili. Si punta a tecnologie consolidate e facilmente disponibili quali il GNL e l'energia elettrica sulle banchine dei porti. Altre iniziative sono allo studio e fra queste anche l'utilizzo dell'idrogeno. L'ingegnere ci ha sintetizzato le iniziative per i singoli scali.

## PORTO DI NAPOLI

È stato presentato al MISE il progetto di un deposito di GNL Small Scale all'interno del porto. Il deposito di GNL servirà ad alimentare sia i mezzi navali che opereranno nel Tirreno Centrale, e quindi nei porti della Campania, sia l'autotrasporto terrestre. L'impianto potrà rifornire gli isotank che attraverso il trasporto stradale e ferroviario alimenteranno tutto il Centro ed il Sud Italia. Il progetto ha superato la conferenza dei servizi preliminare ed è avviata la fase della sua pubblicazione a livello europeo, seguirà l'iter della concessione dell'area – superate le complicazioni date dalla classificazione SIN dell'area petroli dove è prevista la realizzazione del serbatoio – e in contemporanea la procedura per la formazione del progetto definitivo da parte del MISE. Questi gli obiettivi: ormeggio di navi metaniere e bettoline da 4000 m<sup>3</sup> a 30.000 m<sup>3</sup> di capacità; trasferimento di-

retto del GNL dalle metaniere al deposito con condotta criogenica; stoccaggio del GNL in un serbatoio atmosferico verticale ad integrità totale (di tipo full containment o a membrana) di capacità utile di 20.000 m<sup>3</sup>; caricamento del GNL su autobotti e isocontainer trasportati su rimorchio tramite quattro baie di carico; scarico di bio-GNL da autobotti utilizzando una delle baie di carico previste in impianto; bunkeraggio di navi alimentate a GNL con apposite bettoline; operazioni di scarico metaniera e contemporaneo carico bettolina (transshipment); possibilità di bunkeraggio diretto. L'impianto sarà dotato di tutti i necessari sistemi ausiliari e di servizio (aria, azoto, acqua industriale), di sicurezza e di controllo.

## PORTO DI SALERNO

È prevista una nuova linea ad alta tensione che colleghi la parte Occidentale della città ed il porto con la dorsale nazionale di Terna. Oggi il porto e il centro storico della città davanti allo scalo soffrono di scarsità di energia elettrica. Le infrastrutture esterne ed interne di distribuzione sono al limite della loro capacità e ciò rappresenta un pesante limite. L'Autorità di Sistema Portuale sta comunque realizzando da alcuni anni un importante investimento finanziato dal PON per collegare con una galleria stradale di circa 2 km e mezzo il porto di Salerno con l'autostrada. La galleria – da accordi fra Autorità Portuale, Terna e Comune di Salerno – consentirà anche il passaggio di una linea ad alta tensione e quindi di due nuovi elettrodotti HV a



Porto di Salerno.

220 kV che collegheranno la rete nazionale con la zona Occidentale della città. L'obiettivo dell'AdSP è anche di trasformare tutti i macchinari portuali che oggi sono alimentati con motori diesel in elettrici. Come ha spiegato Messineo, tutte le principali aziende che producono reach stacker, gru di banchina, etc. hanno già a disposizione nel catalogo macchinari alimentati elettricamente e le imprese portuali sono in attesa di colonnine di alimentazione adeguate per rinnovare il loro parco mezzi. Il progetto è stato inserito da Terna nel piano triennale e prevede 24 mesi per la realizzazione, a partire dalle autorizzazioni.

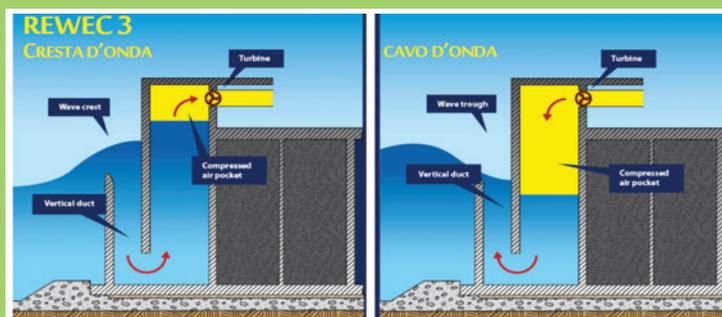
## PROGETTI PILOTA NEI DUE PORTI

Si stanno realizzando impianti per produrre energia elettrica dal moto ondoso. Pur sapendo che l'energia del moto ondoso del Tirreno sarà modesta, la sua implementazione resta interessante nei casi in cui gli investimenti siano contenuti. Il progetto "DIMEMO" Diga Marittima per l'Energia del Moto Ondoso, realizzato per il porto di Napoli da un gruppo di ricercatori della Seconda Università di Napoli è in fase di sperimentazione presso il Molo San Vincenzo, dove si trova l'antica diga sopraflutto.

Al posto delle tradizionali scogliere artificiali è costruito un impianto di cemento armato, la cui struttura si integra con le infrastrutture portuali e costiere già esistenti permettendo di ridurre anche le dimensioni delle mantellate a protezione della costa dall'erosione delle acque.

L'impianto si serve di un dispositivo "a tracimazione ondosa" per cui le acque risalgono una rampa, fluiscono in una vasca di accumulo alimentando così le turbine che produrranno elettricità. L'apparato elettro-meccanico si trova nell'apposito locale macchine, innocuo per la fauna e la flora marina.

A Salerno invece è stato implementato il progetto REWEC3 - Cresta d'onda. Con una tecnica alternativa si sta realizzando il prolungamento di 200 mt della diga foranea del porto con cassoni che ospiteranno all'interno una tecnologia che sfrutta l'andamento della colonna d'acqua davanti al cassone. Anche per questa tecnologia l'Autorità sta partecipando a vari bandi europei per ottenere il finanziamento per ulteriori macchinari necessari.



A causa del moto ondoso davanti alla parete si genera una fluttuazione di pressione sull'imboccatura superiore esterna del condotto verticale, che causa in fasi alterne l'entrata e l'uscita dell'acqua dall'impianto. La fluttuazione porta a comprimere (cresta d'onda) e decomprimere (cavo d'onda) il polmone d'aria nella camera di assorbimento ed il flusso d'aria generato fa azionare la turbina/generatore posizionata nella parte superiore della camera, producendo energia elettrica.

MARITIME SOLUTIONS |  
*since 1895*

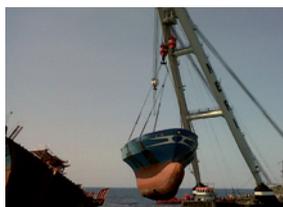


[WWW.NERIGROUP.NET](http://WWW.NERIGROUP.NET)

## 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

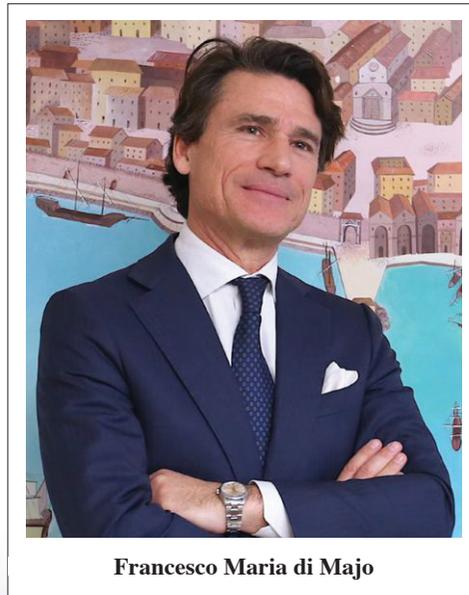
OILS AND CHEMICALS PRODUCTS  
COASTAL STORAGE DEPOTS  
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



ZAKI.IT

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE FRANCESCO MARIA DI MAJO

# Quel modello green dei porti di Roma



Francesco Maria di Majo

CIVITAVECCHIA – I porti di Roma, seconda e più incisiva designazione dell’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro Settentrionale, sono, per loro stessa definizione, il cuore del Paese. In posizione strategica - non per niente già l’impero romano ne aveva fatto la porta logistica per eccellenza - e a due passi dal potere del Governo e del Parlamento. A volte può essere un vantaggio, ma non sempre. Perché la politica così vicina può rendere le cose sia facili che difficili.

Per l’avvocato Francesco Maria di Majo, presidente dell’AdSP da quattro anni e di pros-

sima scadenza, i temi della politica a suo dire non interessano. Tutto il suo impegno, come ha riferito anche nell’ultimo suo intervento

a RemTech, è di fare del sistema portuale di Roma un modello del “new deal” ambientale da tutti promesso ma altrove spesso ancora allo stadio iniziale.

## Invece da voi, presidente?

“Credo di poter vantare una posizione d’avanguardia sia nell’utilizzo delle fonti d’energia a impatto zero già operative, sia nei progetti per rendere l’intero porto autonomo per l’energia elettrica grazie a un mega-impianto fotovoltaico che sarà in grado anche di riversare sulla città parte di quanto produrremo. Forniremo



Custom Brokers  
Warehouses  
Ship Brokers  
Stevedoring  
Ship Agents



**Centro Internazionale Spedizioni Spa**  
57122 LIVORNO - Via delle Cateratte, 66  
Tel +39 0586 887.121 Fax +39 0586 887.740  
mail: [info@cis-spedizioni.com](mailto:info@cis-spedizioni.com) web: [cis-spedizioni.com](http://cis-spedizioni.com)

energia elettrica anche agli impianti di banchina e ovviamente alle navi, in un quadro generale che ci proponiamo di-venti davvero un modello almeno nazio-nale”.

**Ottime intenzioni presidente: ma i pannelli solari per produrre tutta questa energia che prospetta, hanno bisogno di grandi aree.**

“I nostri tecnici hanno una buona esperienza già maturata. L'intera sede dell'Autorità di Sistema è oggi auto-sufficiente per l'elettricità grazie a 2 megawatt ricavati con i pannelli solari sistemati sui tetti e su superfici adiacenti, per un totale di 20 mila metri quadri. Sappiamo che le nostre esigenze totali superano i 50/60 megawatt, il che tradotto in superfici da coprire con i pannelli significa poco meno di 100 ettari. Stiamo lavorandoci, non è un problema”.

**Mi scusi: in un'area così densamente affollata, trovare un centinaio di ettari non sembra semplice.**

“È meno difficile di quanto creda, visto che in porto e intorno abbiamo ad oggi almeno 400 ettari di aree de-industrializzate, alcune delle quali sarebbero disponibili a breve ed altre, circa 14 ettari, praticamente pronte. Non stiamo parlando di progetti lontani: né stiamo parlando

di piccoli passi, visto che il piano di de-carbonizzazione è concordato anche con gli armatori delle navi, dei rimorchiatori portuali e di tutti i mezzi a motore del porto”.

**Nei giorni scorsi infatti avete annunciato che al rinnovo del Civitavecchia Blue Agreement agli armatori del settore traghetti si sono aggiunti tutti quelli del settore crociere per evitare l'uso di carburanti con lo zolfo non solo in porto ma entro 15 miglia dal suo ingresso. Un accordo, anch'esso, che apre la strada a livello nazionale.**

“Come ho detto più volte anche di recente, noi ci poniamo come modello concreto di iniziative per una difesa dell'ambiente che non si limiti alle sole banchine e al perimetro portuale. Il nuovo accordo, di cui avete pubblicato i dettagli anche sul giornale, vuole tutelare la costa, chi abita sulla costa e, in via di principio, tutto il sistema logistico costiero. È solo una delle iniziative che non si limitano a firmare un protocollo”.

**Presidente, tra i tanti problemi ambientali avete anche il Tevere, quello che per i poeti era il biondo Tevere. Che a Fiumicino certo non vi aiuta.**

“Come per buona parte dei fiumi, nella sua foce confluiscano anche molti rifiuti raccolti nel suo cammino. Da tempo ci

siamo attrezzati, con la collaborazione delle istituzioni locali, per raccogliere, ripulire, dove possibile smaltire o anche riciclare. Non siamo noi a creare inquinamento, siamo noi a contrastarlo. E non ci illudiamo che possa essere una battaglia breve”.

**Lei ha usato un termine: riciclare. Ci dicono che anche in questo campo può vantare un'iniziativa originale.**

“Credo alluda al fatto che con uno stilista molto bravo una parte dei rifiuti raccolti in porto siano riutilizzati per creare abiti fashion. Un piccolo, grande esempio di economia circolare”.

**Presidente, sarebbe troppo lungo ricordare altri impegni: lo sviluppo ferroviario, gli accessi per facilitare l'ultimo miglio delle merci, il supporto ai passeggeri.... Eppure anche lei ha un forte contenzioso.**

“Credo di pagare, oltre a qualche errore che fa parte dell'agire, una realtà di conflitti anche ereditati, certo acuiti da scelte che è indispensabile fare nell'interesse sia pubblico che degli imprenditori. La lotta non mi ha mai spaventato: e infatti mi sono ricandidato alla presidenza, perché spero di poter concludere i tanti progetti avviati anche nel campo ambientale ed operativo”.

A.F.



# Global Service srl

**REVAMPING  
GRU**



**FULL  
RENTAL**



**MANUTENZIONE  
BANCHINE**



**PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI  
VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)**

**TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT**

**SEDE  
OPERATIVA**



**PRONTO INTERVENTO  
24 ORE SU 24**



# Ora avanti verso l'idrogeno



Il porto di Civitavecchia.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha avviato, con il supporto dell'Università Parthenope di Napoli e recependo le richieste pervenute dal territorio attraverso il Comitato S.O.L.E. di Civitavecchia, il processo di "decarbonizzazione" di tutte le attività portuali e la creazione della filiera logistica associata alla fornitura di combustibili sintetici (a zero emissioni di gas clima-alteranti) basata sulla produzione di idrogeno "verde" (ovvero prodotto con energia primaria rinnovabile).

Il programma di "decarbonizzazione" dell'Authority è coerente con quanto dichiarato dal vicepresidente esecutivo responsabile per il Green Deal europeo, Frans Timmermans in occasione del varo dell'alleanza europea per l'idrogeno pulito: "la nuova strategia per l'idrogeno può fungere da volano di crescita per aiutare a superare le ricadute economiche della Covid-19".

Il progetto prevede la realizzazione di grandi parchi fotovoltaici (FV) destinati a fornire l'energia primaria con cui produrre "idrogeno verde": tali parchi potranno essere realizzati su aree industriali dismesse, in parte nella disponibilità dell'AdSP.

Con l'energia prodotta dagli impianti FV verranno alimentate tutte le utenze portuali basate a terra (edifici e mezzi), nonché impianti "cold ironing". Inoltre, quota parte dell'energia FV verrà utilizzata per alimentare impianti di elettrolisi destinati alla produzione di idrogeno che, vista la fonte primaria di energia, sarà "verde", ovvero a zero impatto emissivo (e non come attualmente avviene per cracking catalitico di metano fossile).

In tal modo verrà utilizzato un vettore energetico rinnovabile quale è l'idrogeno verde (affrancandosi dall'obbligo di utilizzare risorse naturali come ad esempio il litio). Inoltre, si prevede la completa digitalizzazione dei processi energetici attraverso la creazione di una "smart energy grid" in grado di ottimizzare i flussi anche non elettrici (prima al mondo).

L'idrogeno verde prodotto verrà utilizzato per alimentare celle a combustibile (PEM e SOFC) e batteria di flusso destinate ad alimentare le utenze portuali nei periodi in cui gli impianti FV non sono in grado di soddisfare le necessità portuali, nonché per produrre ammoniaca (destinata ad alimentare SOFC installate a bordo delle navi di stazza maggiore) e nel perio-

do transitorio all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile marino per ottenere combustibili sintetici attraverso la combinazione dell'idrogeno verde con l'anidride carbonica derivanti da processi tradizionali (al fine di ridurre l'impatto climalterante di tali processi).

La costruenda Darsena Energetica Grandi Masse (DEGM) avrà un ruolo centrale in questa transizione energetica destinata a fare del porto di Civitavecchia un sito logistico/ produttivo decarbonizzato, anche attraverso la creazione di una rete elettrica alimentata con i sistemi sopra descritti (FV ed idrogeno verde), coordinati da sistemi modellistici predittivi in grado di rendere la rete portuale una efficiente smart-grid, che verrà progressivamente estesa a tutto il porto di Civitavecchia.

Il pontile energetico della DEGM sarà implementato al fine di consentire la scarica/ caricazione di ammoniaca verde con cui alimentare le SOFC portuali (in caso di indisponibilità della quantità richiesta di idrogeno verde o ammoniaca prodotta in sito), nonché per bunkerare le navi che andranno a scalare il porto di Civitavecchia con ammoniaca verde (per le navi dotate di SOFC) o combustibili sintetici (per le navi dotate di generatori tradizionali) e per stoccare idrogeno verde con cui alimentare navi di piccola stazza dotate di celle a combustibile PEM. Inoltre, nella DEGM verrebbe realizzato il primo cantiere navale destinato alla manutenzione di navi a zero impatto emissivo, dotate di attrezzature e sistemi del tutto differenti da quelli attualmente in campo navale. Tale tecnologia è ormai ad un livello di maturità prossimo alla commercializzazione di navi a zero-impatto emissivo alimentate con idrogeno verde, come testimoniato dal progetto ZEUS che vede come capofila Fincantieri.

Quanto sopra assume ancor più rilievo ed urgenza realizzativa in vista del prossimo inserimento del comparto trasportistico nel sistema comunitario ETS (Emission Trading Scheme): il 17.09.2020 il Parlamento Europeo ha proposto l'introduzione del comparto trasporti nel sistema europeo di controllo delle emissioni climalteranti, cosa che ha indotto anche ESPO a considerare l'idrogeno l'unico vettore energetico idoneo a garantire gli obiettivi comunicati visto il grosso impatto climalterante connesso all'uso del metano (e quindi del GNL).



# Portiamo in Italia il GNL per il trasporto sostenibile.

Edison è l'unico operatore Small Scale LNG  
integrato su tutta la filiera.

#energiachecambiatutto

edison.it   

DIVENTIAMO L'ENERGIA CHE CAMBIA TUTTO.





MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

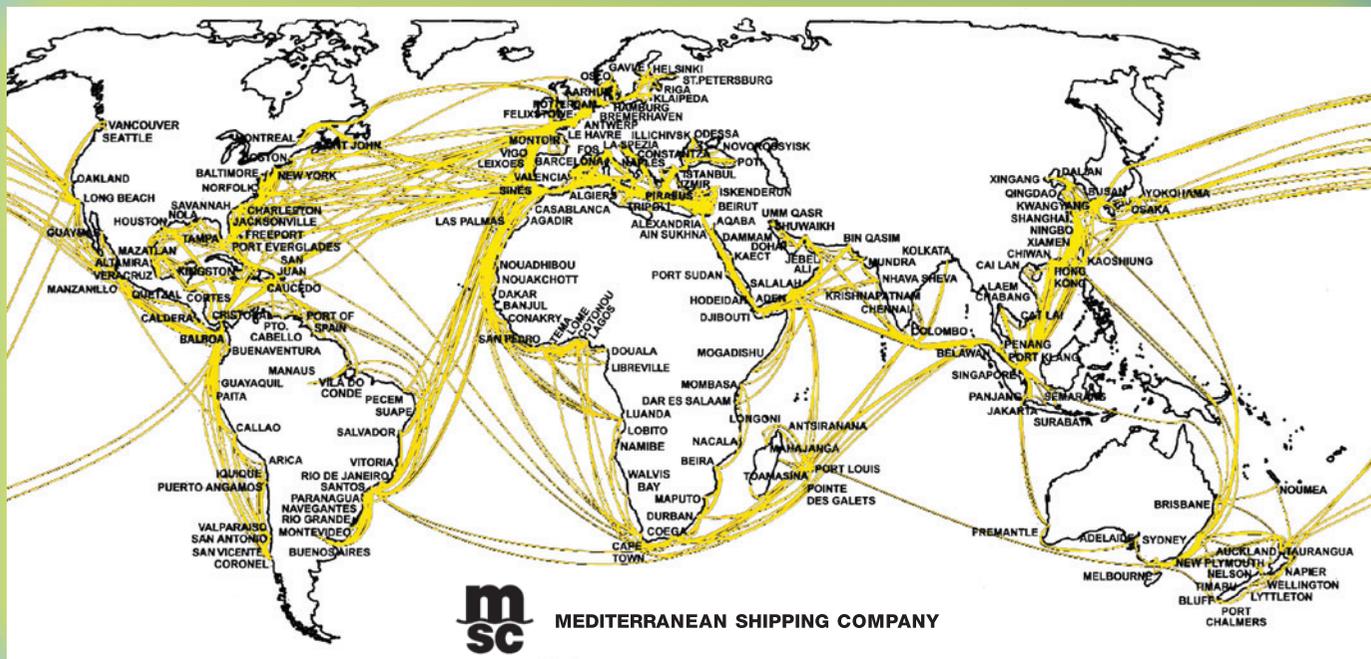
# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 40 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](mailto:it015-spadonia@mscspadoni.it)**

NOSTRA INTERVISTA A PASQUALINO MONTI

# Sistema Palermo, sviluppo nel nome dell'Ambiente

*Tra i più giovani presidenti di AdSP, il dottor Monti - laureato in Scienze Statistiche ed Economiche all'Università La Sapienza di Roma con master in banking and finance - è un veterano dei porti avendo in passato retto (dicono con pugno di ferro in guanto di velluto) il sistema dei porti di Roma da Civitavecchia. La sua gestione di Palermo e della piccola ma importante galassia dei porti del sistema si è ancora una volta distinta nella concretezza. Ed è altrettanto concreto il suo distacco da Assoport, di cui è stato peraltro al vertice in passato - per le considerazioni che esprime in questa nostra intervista.*

**Presidente Monti, il porto di Palermo, ma insieme l'intero sistema che vi fa capo, è in un momento storico sul piano della difesa ambientale. Qualcuno**



Pasqualino Monti

**sostiene però che il waterfront ancora risenta di una città più attaccata alle ra-**

**dici storiche che ai mutamenti.**

“No, non è assolutamente così. Noi con il Comune abbiamo lavorato alacremente, e continuiamo a farlo, per cercare di portare avanti tutto ciò che è necessario per rendere l'attività portuale il più possibile compatibile con l'ambiente. In tal senso, visti i nostri intenti, quelli della Regione siciliana e del Comune, abbiamo ricevuto la proposta di un Progetto di Partenariato Pubblico/Privato con il quale, l'azienda in questione prevede un investimento di milioni per rendere il porto efficiente dal punto di vista energetico e sempre più compatibile con l'ambiente che ci circonda, perseguendo il nostro obiettivo che è quello di arrivare, entro dieci anni, a zero emissioni in ambito portuale. Autosufficienti dal punto di



Panoramica di Porto Empledocle. In alto a destra l'area adibita a deposito GNL.

# Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23  
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno  
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240  
segreteria@tdt.it - www.tdt.it





Uno dei tanti interventi nel porto di Palermo. Ecco come diventerà il Molo trapezoidale.

vista energetico: il termine “sviluppo” non è incompatibile con il termine “ambiente” e la tutela di quest’ultimo non va identificata come un pesante vincolo alla crescita economica”.

**Energia dalle fonti rinnovabili, energia dal mare, cold ironing, stazioni GNL per navi e Tir: quali le vostre opzioni prioritarie?**

“Mi riaggancio alla prima risposta. Nel Progetto di Partenariato si parla di investimenti importanti nei prossimi anni a partire dal 2021 con cold ironing, energia derivante dal fotovoltaico, cogenerazione e, quindi, produzione di energia e calore con la possibilità addirittura di intervenire al di fuori dei consumi del porto, fornendo gratuitamente, faccio un paio di esempi, al carcere dell’Ucciardone, che abbiamo di fronte, o al Comando provinciale della Guardia di Finanza. Il GNL è fondamentale e su questo aspetto si sta lavorando intensamente a Porto Empedocle. Il 2021 sarà un anno che dedicheremo alla partenza, da un lato del cold ironing, delle fonti rinnovabili e dell’energia dal mare, e dall’altro alla progettazione e alla realizzazione delle stazioni GNL a Porto Empedocle”.

**In attesa che le crociere ripartano, quali interventi concreti state attuando per la**

**safety nel comparto?**

“Abbiamo dato un nuovo ordine a tutti i nostri porti. A Palermo abbiamo distinto un’area a Nord e una a Sud per creare una rottura piena tra traffico merci e traffico passeggeri; abbiamo concesso ai due gruppi MSC e Costa una parte importante del porto totalmente riqualificata, dove la safety sarà garantita dal lavoro che in questi anni ci ha visti protagonisti”.

**In una recente intervista proprio a margine di RemTech il presidente di Assoportti ha sostenuto che la vostra “secessione” sarebbe più di forma che sostanza e che ci sono buone probabilità, viste le recenti collaborazioni, di un rientro.**

“No, non abbiamo fatto una secessione di forma ma di sostanza, per la grande differenza esistente tra il modo di vedere della mia Autorità e il modo di ragionare dell’Associazione. Vorrei poter rientrare ma in un’Associazione che si dia degli obiettivi, che faccia delle proposte concrete nell’ambito dello shipping e altre, altrettanto concrete, al Governo per un cambio di rotta sui temi della semplificazione; un’associazione molto più presente in Europa, all’interno delle commissioni per definire con le commissioni stesse

quali percorsi avviare. Un’associazione che, soprattutto, faccia una rivoluzione al suo interno, integrando con professionalità una macchina che non può rimanere la stessa, e intervenendo anche nell’ambito del proprio statuto. Serve un presidente esterno che detti la strada e porti avanti le istanze che ho citato”.

**Presidente, le scadenze di legge ai vertici delle AdSP cadono con molti programmi operativi in atto e una discontinuità di gestione viene considerata negativa, con suggerimenti di prolungare quelle attuali. Che ne pensa?**

“Ho fatto una scelta chiara, quella di non presentare il mio curriculum. Non sono abituato ad abbandonare una comunità che, anche in un momento difficile come quello attuale, mi sta dando tantissimo. Personalmente avrei commesso un errore comportandomi diversamente ma poi le scelte toccano alla politica. Posso permettermi di parlare solo del sottoscritto e, soprattutto, posso permettermi di parlare dei risultati conseguiti. Che sono straordinari. Penso che la politica debba fare le proprie scelte basandosi sui risultati conseguiti e sulle professionalità. Presiedere un porto non è semplice, non è un ruolo da inventare dall’oggi al domani”.

A.F.



# GRIMALDI GROUP

**servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo**



**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,  
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

**Contatti Agenzie:**

**SAVONA:**

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL  
+39 019 821375  
[opssv@marittimaspedizioni.it](mailto:opssv@marittimaspedizioni.it)

**CIVITAVECCHIA:**

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL  
+39 0766 21621  
[civufficio@grimaldi.napoli.it](mailto:civufficio@grimaldi.napoli.it)

**LIVORNO**

L.V. GHIANDA  
+39 0586 82681  
[lvghianda@lvghianda.it](mailto:lvghianda@lvghianda.it)

**ITINERARI ED INFO :**

[www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)  
[euromedquotations@grimaldi.napoli.it](mailto:euromedquotations@grimaldi.napoli.it)

NOSTRA INTERVISTA ALL'INGEGNER DI SARCINA

# Porti e cittadini, l'impegno per operare insieme

*L'ingegner Francesco Di Sarcina, ex segretario generale ed oggi Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale, è stato relatore alla conferenza Smart Ports di RemTech. Di Sarcina, fine conoscitore della materia legale nel settore portuale ha dato spesso il suo contributo in Assoportì nell'elaborazione delle modifiche della legge del piano regolatorio dei porti e del nuovo piano regolatorio dei sistemi portuali; gestisce tra l'altro questi aspetti in un ente che ha la particolarità di avere competenza su due porti in due diverse regioni e quindi un iter amministrativo complesso.*

*Lo intervistiamo in una fase in cui il tema delle nomine dei nuovi presidenti di AdSP è all'ordine del giorno; giorni nei quali gli operatori portuali e le comunità territoriali chiedono a voce unica la sua elezione al vertice dell'ente.*



Francesco Di Sarcina

**Ingegnere Di Sarcina, uno dei recenti ed importanti obiettivi raggiunti dal vostro ente, è l'aver portato a compimento**

il DPSS, il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale, un documento che si può definire una cerniera fra le questioni ambientali ed il green port.

**Qual è stato il percorso fatto per redigere un atto di questa natura, sicuramente non semplice, anche considerando la vostra competenza su porti situati in regioni diverse?**

Ci siamo coordinati, oltre che con il MIT, con le due regioni e i quattro comuni interessati. La mediazione in effetti è stata abbastanza complessa ma, dal momento della redazione del DPSS al momento dell'approvazione finale con la Regione Liguria, sono trascorsi 18 mesi: un periodo di tempo che - seppur enorme - si può considerare lusinghiero se rapportato al panorama generale. Nella re-

Port of Augusta



ITALY



*Sicily*

Port of Catania



dazione del documento abbiamo voluto coinvolgere gli stakeholders dei nostri porti, La Spezia e Marina di Carrara, per presentare loro la nostra visione e la nostra strategia futura, mediando posizioni talvolta completamente diverse, con l'obiettivo finale di trovare insieme la più ampia condivisione fra le diverse visioni di porto e città porto presenti sul tavolo. Sono consapevole che, nonostante gli sforzi, qualcuno potrà non essere rimasto soddisfatto. È naturale.

**L'accettazione dei cittadini delle "conseguenze" in termini di rumori, emissioni, traffico dovute alle attività del porto è sempre stata difficile e per questo, negli anni, le amministrazioni, ma anche alcuni operatori portuali, hanno lavorato molto per migliorare sia la comunicazione con i cittadini, sia per ridurre gli effetti negativi di tali attività. Ciò farebbe pensare ad una buona accoglienza nei confronti di queste vostre iniziative pro-ambiente e green port.**

Purtroppo, esiste di base uno scetticismo nei confronti della pubblica amministrazione che fa sì che le sue iniziative non vengano interpretate come a favore dell'interesse pubblico, ma quasi sempre come tentativo di invasione dei territori e delle prerogative del cittadino. Chi non lavora nel porto non riesce a capire quanto esso rappresenti una prospettiva di crescita per tutti. I temi che affrontiamo non sono distaccati dal contesto della città e, quindi, insieme alla necessità di individuare buone soluzioni "green port" occorre il nostro massimo impegno per riuscire a comunicare, spiegare, coinvolgere le persone per informarle correttamente e convincerle della bontà del nostro operato. È un compito tutt'altro che semplice.

**Quali sono i problemi che le AdSP soffrono maggiormente nel portare avanti le loro attività ed iniziative? E quali le**

**possibili soluzioni?**

Abbiamo una legge di pianificazione dei porti estremamente complicata e qualche volta contraddittoria; però da essa non si può prescindere, non solo per gli aspetti green, ma anche per lo sviluppo del porto in generale. Esorto quindi tutto il sistema Italia a credere molto nelle partecipazioni ed a costituire una massa critica che spinga affinché il Governo metta mano a questa legge. Siamo spesso relegati a piani molto vecchi o comunque superati data la velocità del porto di cambiare pelle: non possiamo immaginare che ogni cambiamento necessario, magari anche banale, debba per forza scontare un iter lungo, faticoso e spesso improduttivo. Credo dunque sia questa una delle più grandi difficoltà che gli operatori dei porti affrontano e uno dei più grandi limiti dei porti stessi. L'altro limite riguarda i dragaggi che ci vede ancora, tutti i giorni, combattere duramente anche per i più piccoli interventi, soprattutto dall'introduzione delle ecotox che hanno dato il colpo finale al tema.

**Tornando al documento DPSS: dal confronto con gli stakeholders cosa è emerso? E quanto peso avrà nel documento?**

A conclusione degli incontri, molte riflessioni hanno riguardato le questioni ambientali: il 64% degli intervistati ha chiesto la riduzione del rumore, il 12% - sempre in tema rumore - ne ha chiesto la riduzione nelle ore notturne; segue una componente che ha chiesto attenzione sul consumo del mare e in ultimo il 6% attenzione nei confronti del cold ironing. Nel DPSS abbiamo dunque inserito, fra le sue linee strategiche, una linea green, ambientale. Ciò comporta che i piani regolatori portuali che stiamo disegnando traguarderanno la dimensione del futuro sviluppo dei nostri porti nella logica che noi riteniamo più opportuna, affin-

ché possano dispiegare al meglio le loro potenzialità. Ma ogni singolo intervento dovrà rispondere ai requisiti di compatibilità ambientale dettati dallo studio che abbiamo realizzato. Quindi, le metodologie esecutive dovranno rispettare i limiti sui rumori e gli spazi a terra e a mare, in tema di dragaggi, dovranno rispondere ai requisiti di accettabilità come da noi inseriti. In sostanza, il DPSS deve essere un sistema di validazione che si affianca alle validazioni classiche degli altri enti. Guidati dal DEASP - che rappresenta un documento fondamentale in campo ambientale - andremo a ridurre il carbon footprint attraverso iniziative incluse nei singoli progetti, non solo per migliorare l'esistente, ma con misure che permettano di elaborare i nuovi progetti e gli ampliamenti restando sempre assolutamente in linea con questa indicazione.

**Dunque un lavoro importante sotto due aspetti: quello ambientale e quello di coinvolgimento del territorio.**

In questa enunciazione di principio, il DPSS, crediamo molto: il dover passare attraverso delle griglie che permettano alla gente di capire che l'Autorità di Sistema Portuale è vicina a questi temi e intende svilupparli attraverso processi condivisi sotto il profilo anche ambientale, crediamo rappresenti una importante chiave di volta per riavvicinare il porto e le sue istituzioni al tessuto cittadino. Una vicinanza senza la quale non c'è futuro: la conflittualità tra porto e città - e non solo nei porti del nostro sistema ma in molti porti italiani - è sempre più un fattore discriminante nella capacità delle singole pubbliche amministrazioni di ogni singolo porto nel realizzare le opere. L'auspicio è quindi che l'avvicinamento tra le parti sia foriero di prospettive di crescita per i nostri porti, in sinergia con le città che li ospitano.

**Cinzia Garofoli**



# Autorità Portuale di Gioia Tauro

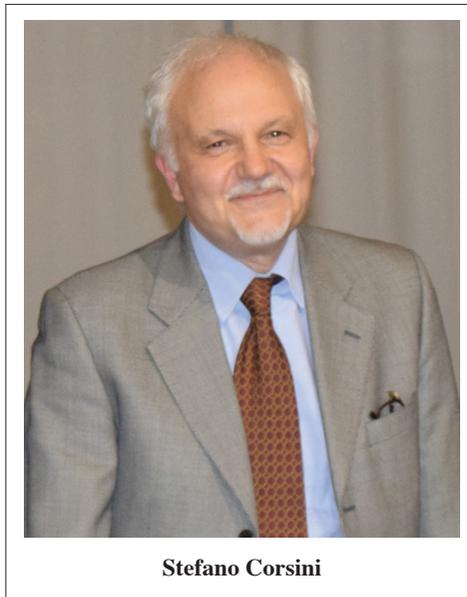
[www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)



NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE STEFANO CORSINI

# Il sistema portuale Nord Tirreno nella sua crescita “green”

Con moto uniformemente accelerato - come si dice in fisica - l'AdSP del Nord Tirreno sta mettendo a frutto il lavoro di team che deve sfociare in una serie di gare da 3 milioni di euro. Gare già ufficialmente proposte alla commissione UE, come vuole la normativa europea, ma che stanno mettendo a rumore l'intero comparto della logistica, non solo nazionale, per la loro concreta attualità. L'ingegner Stefano Corsini, presidente dell'AdSP, è attualmente impegnato a chiudere la serie di iniziative da tempo “in fieri” che faranno fare al sistema Livorno-Piombino un eccezionale salto in avanti. Ci rientra ovviamente la Darsena Europa, ma ci rien-



Stefano Corsini

trano la riprogettazione di tutto il sistema viario tra porto e città, l'avvio concreto del “Marina” nel Mediceo, l'allargamento ul-

teriore della strettoia del Marzocco grazie al microtunnel, il potenziamento del sistema di difese foraneo (dighe vecchie e nuove) e in particolare l'accelerazione della filosofia “green” degli scali. Una filosofia che parte dal già realizzato punto di “cold ironing”, che ha avuto forse l'unico torto di essere partito troppo presto rispetto alla mentalità corrente: primo in assoluto in Italia e adesso copiato da buona parte degli altri scali. Ma l'obiettivo finale di Corsini, già anticipato durante RemTech, è quello di rendere i due porti di Livorno e Piombino - e successivamente anche quello di Portoferraio - energeticamente autosufficienti.

Porto di Livorno.



**Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl**

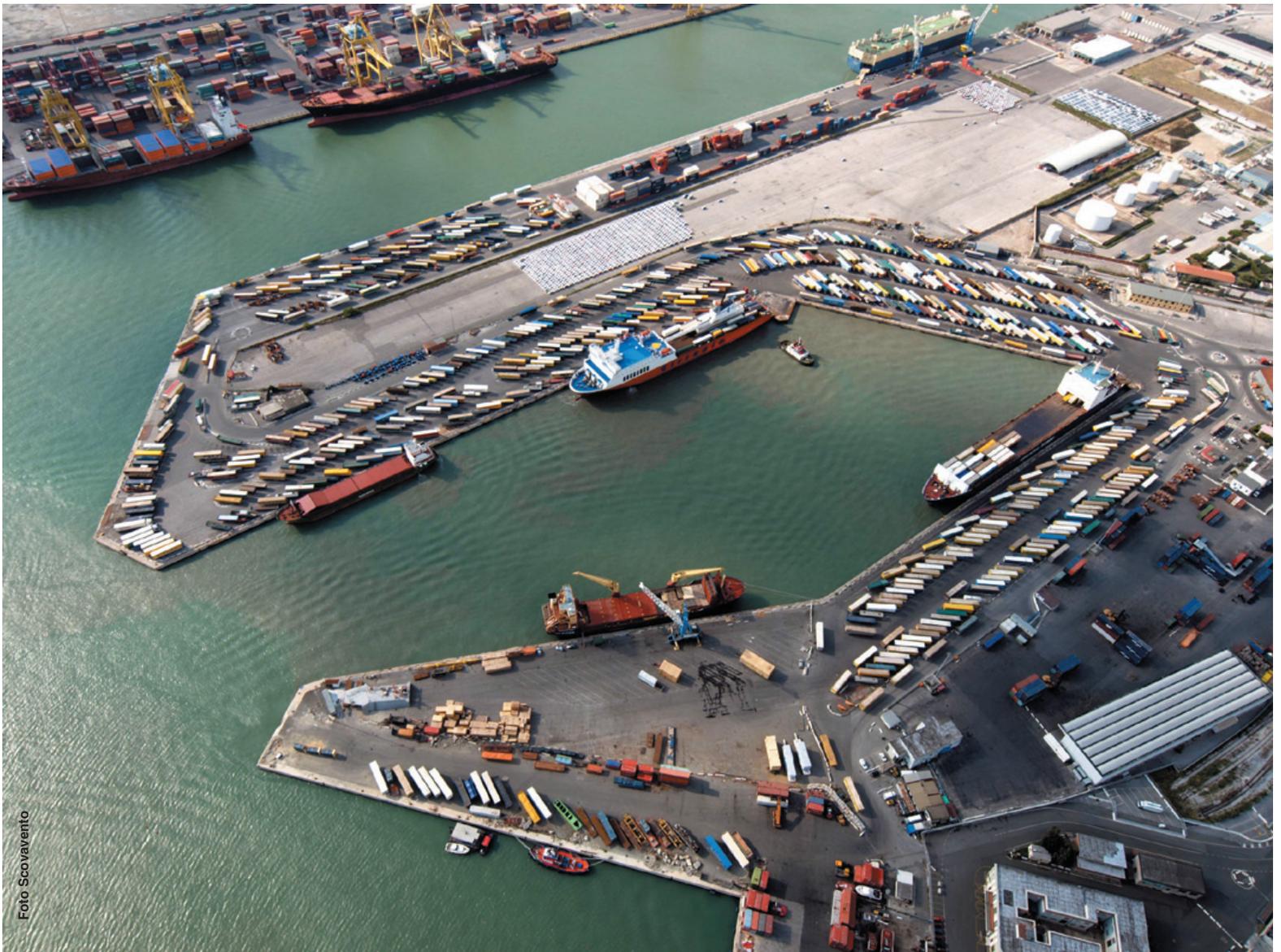


Foto Scovavento

## **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

**Parliamo con l'ingegnere oltre che con il presidente: come intendete arrivare a questa autosufficienza?**

“Abbiamo studiato, anche con la collaborazione di aziende specializzate, tre strade principali per la produzione dell'energia elettrica che ci serve: il solare, la cogenerazione da GNL e lo sfruttamento del moto ondoso. Abbiamo anche un progetto di massima per piazzare pale eoliche in mare, come da tempo avviene nel Nord Europa”.

**Considerando che Copenhagen è autosufficiente proprio grazie al parco eolico in mare, non è un sogno. Ma i vari comitati ambientalisti sembrano non gradire...**

“L'eolico è il sistema che rende di più inquinando di meno: e le pale eoliche al largo non disturbano più di tanto. Io capisco l'ambientalismo, ne faccio idealmente parte: ma bisogna far delle scelte se vogliamo uscire dall'era dell'energia dalle fonti inquinanti”.

**Molti progetti oggi puntano sul GNL, che a Livorno ha già il terminale offshore OLT prossimamente in grado di rifornire bettoline e piccole navi...**

“Il GNL è una realtà in forte sviluppo e fa parte dei nostri progetti già maturi. Sia all'interporto/retroporto Vespucci, sia sulle nostre banchine ci sono iniziative in corso per aprire servizi di rifornimento di GNL. Il progetto in porto, che ha come comprimario il gruppo Neri,

sarà double-face, sia per rifornire i mezzi terrestri che quelli navali. È ormai una tecnologia matura: che ha il vantaggio ulteriore di aprire la strada anche all'idrogeno, per il quale si lavora sempre più velocemente. E anche l'idrogeno fa parte delle nostre opzioni”.

**Lei ci ha dato alcuni accenni sul solare e sul moto ondoso...**

“Il solare è una realtà già in atto, sia nei due porti principali del sistema, sia all'interporto/retroporto. Senza consumare territorio, che in entrambe le location è prezioso, viene installato sui tetti delle costruzioni e sulle superfici già coperte. Oggi i pannelli hanno un rendimento molto superiore al passato e lo stesso interporto/retroporto punta all'indipendenza energetica. Per quanto riguarda il moto ondoso, abbiamo sviluppato - prendendo esempio anche da quanto avviene a Venezia - un sistema in fase di sperimentazione a Piombino. Si tratta di piccole paratoie incernierate che il moto ondoso fa oscillare, producendo energia. Gli impianti sperimentali stanno dando buoni risultati e saranno incrementati appena possibile. Tutto contribuisce a renderci meno dipendenti dalle fonti fossili; e ad offrire agli utenti navali e terrestri un mix di energia elettrica “cold ironing”, di GNL per le motorizzazioni adatte che sono sempre di più, e domani anche l'idrogeno”.

**Presidente, una perplessità sul “cold ironing”: è davvero poco efficiente l'impianto sulla Sgarallino che ha preceduto tutti gli altri previsti o in costruzione sui porti nazionali?**

“L'impianto è efficiente ma ovviamente paga lo scotto dell'essere stato il primo alcuni anni fa. Ma ci servirà: e ci è già servito a valutare quali siano gli aspetti critici, da correggere e integrare. Non c'è dubbio che sarà utile: specie quando fornirà energia elettrica autoprodotta dal porto”.

**Per concludere, anche nell'ultima recente riunione del Comitato di Gestione abbiamo visto tanta carne al fuoco, non solo per un sistema portuale “green” ma anche per una pianificazione globale. Una specie di sintesi di quattro anni di lavoro...**

“Molti non si sono resi conto di quanto lavoro ci sia stato e ci sia per arrivare a questi impegni; che non sono solo la Darsena Europa, ma anche una totale rivisitazione dei porti principali, più sostanziali interventi anche in quelli minori come a Portoferraio, a Capraia, a Cavo, eccetera. Il mondo sarà diverso, non solo per la pandemia, ma perché è arrivata una nuova coscienza sulla sostenibilità ambientale. E noi nel sistema Nord Tirreno siamo certi di aver fatto e di continuare a fare un buon lavoro”.

A.F.



Porto di Piombino.

L'INTERVENTO DI DAVIDE BENEDETTI

# Con Limpidh2o dragaggi anche come risorsa



Piattaforma multifunzionale DECO 1.

*I dragaggi portuali sono sempre stati croce e delizia non solo in Adriatico, dove gli interventi devono essere pressoché continui. A creare problemi, oltre a tecnologie spesso primitive, anche e specialmente le conseguenze dirette e indirette sull'ambiente. Conseguenze negative che grazie alla messa a punto di Limpidh2o sono finalmente superabili. Ce ne parla il presidente e ad di Decomar SpA Davide Benedetti, cui si deve questa innovazione tecnologica, a corredo degli interventi svolti a RemTech.*

“Mai come nelle fasi di crisi è di fondamentale importanza operare le scelte giuste. La parola stessa, “krisis”, che in greco significa “scelta”, ci ricorda che ogni fase apre le porte a nuove opportunità di cambiamento. Un cambiamento che possiamo accogliere per disegnare un nuovo e migliore futuro, oppure rimanere inermi e subirne l’ineluttabilità. Per quanto concerne il settore portuale e turistico balneare, perno fondamentale del nostro bel Paese, è essenziale oggi pensare ad attuare quel recupero di efficienza e di competitività dei porti commerciali - nonché dell’integrità delle nostre coste - che per troppo tempo è stato rimandato”.

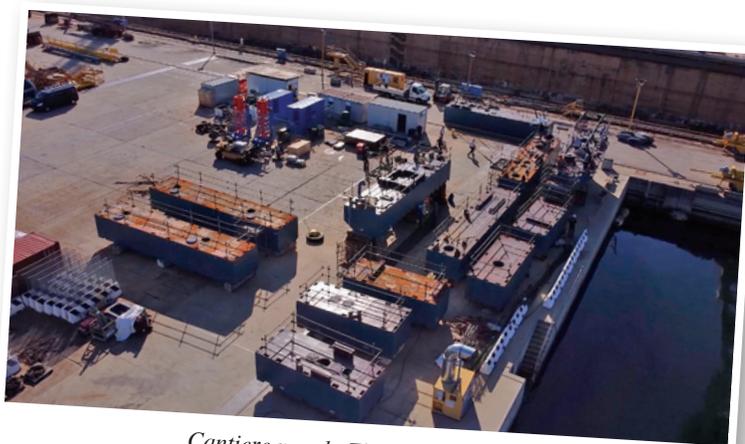
Questo il messaggio che Fincantieri Deco SpA, la partecipata di Decomar, ha portato a Napoli in occasione dell’evento di Naples Shipping Week, alla presenza delle massime autorità portuali e politiche. Un messaggio che già da tempo è condiviso da Fincantieri SpA, che insieme a Decomar ha dato vita alla JV Fincantieri Deco SpA: la prima realtà italiana per attuare l’ecodragaggio che consente di creare un sistema virtuoso di sviluppo sostenibile, assicurando nel contempo il rispetto dell’ambiente ed il riutilizzo delle risorse.

“Con l’ingresso di Fincantieri, realtà con vocazione pubblica nonché internazionale - spiega l’amministratore delegato e presidente

Decomar SpA, Davide Benedetti - ci siamo dati la mission di stare al fianco dei porti aiutandoli a superare le difficoltà delle indispensabili operazioni di dragaggio che nascono dai complessi vincoli di tutela dell’ambiente grazie alla nostra tecnologia innovativa. Ma non solo: il nostro obiettivo è altresì quello di rendere il porto recettore di risorse che fino ad oggi hanno operato il contrasto all’erosione costiera con scarsa efficacia. Con Limpidh2o il porto stesso può diventare una risorsa per l’ambiente perché può rideporre le sabbie classate sulle spiagge, con la curva granulometrica che deve essere garantita, e quindi favorire fattivamente il riequilibrio costiero, sviluppando nel contempo la sua economia attraverso investimenti virtuosi e a favore del rilancio dei traffici”.

La piattaforma modulare di 24 mt x 12 DECO1 permetterà le prime attività della tecnologia di ecodragaggio Limpidh2o per rendere finalmente concreto lo sforzo concettuale e valoriale che in questi anni ha animato il progetto Decomar: ritrovare la funzionalità dei porti e la bellezza delle coste nel rispetto delle risorse naturali, ripristinando allo stesso tempo efficienza e sostenibilità. L’azienda toscana fondata nel 2010 e guidata da uno degli ideatori della tecnologia Limpidh2o, Davide Benedetti, è oggi pronta a presentare il modello della piattaforma DECO1 in tre dimensioni di questa unità alla prima fiera virtuale dedicata all’ambiente e allo sviluppo, Ecofuturo Exco, che si terrà nel mese di dicembre.

“Proprio in questo anno così difficile per l’economia del nostro Paese - anticipa Benedetti - Decomar porterà ad Ecofuturo non soltanto la sua missione, a fianco della portualità, della logistica e dello sviluppo turistico e balneare, ma anche un primo atto concreto di quella scelta che siamo certi si rivelerà la più giusta da fare in questo momento: guardare avanti in nome delle migliori tecnologie per conquistare il futuro”.



Cantiere navale Fincantieri ATSM.



# Del Corona & Scardigli GROUP

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



## YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

PROJECT CARGO EXPERTISE  
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT  
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION  
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

delcoronascardigli.com



Hai mai pensato  
al **porto** come **risorsa**  
per la lotta all'**erosione costiera**?

**l'Ecodragaggio**  
**Sì**

**Limpido**

l'innovazione diventa **bellezza**

**deco:**  
**mar**  
The **sea** beyond

**FINCANTIERI**  
The sea ahead  
partner

**GIGA**  
Gruppo Informale  
per la gestione e l'ambiente

**LECO** FUTURO