

LA GAZZETTA MARITTIMA



I QU
ADE
RNI.



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

**La Spezia – Marina di Carrara:
due porti un solo gateway**



AGOSTO 2018

Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.

Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.

I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it – www.todelta.it

SOMMARIO

- 5 Un "sistema" leader con le nuove strategie
- 7 La Spezia nella Piattaforma Logistica Nazionale
- 9 Anche Prato nella "cura del ferro"
- 10 Molo Pagliari: così si preserva la memoria delle navi della speranza
- 11 Avanti tutta anche sulle crociere
- 13 AdSP e Comune al lavoro per realizzare il nuovo waterfront della Spezia
- 15 Carrara, oggi tre operatori attivi
- 16 Niente licenziamenti, accordo tra Porto di Carrara S.p.A. e Dario Perioli S.p.A.
- 17 Via al "MDC Terminal" di Marina di Carrara
- 18 Marina di Carrara, il futuro e l'ambiente

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° 71 del 12 Settembre 2018 - P.I. 45%

Quella filosofia del far sistema

Difficile e doloroso, in tempi immediatamente successivi alla tragedia del ponte Morandi di Genova, affrontare i temi dello sviluppo logistico e portuale dell'alto Tirreno con la dovuta serenità. Eppure il "sistema" portuale tra La Spezia e Marina di Carrara merita tutta l'attenzione e tutta la considerazione che l'Italia delle imprese e dei trasporti sta affrontando da quando è partita la riforma della riforma portuale di Graziano Delrio: una sfida che drammi come quello del ponte Morandi a Genova rendono certo più complessa, ma non possono né devono compromettere. E quello che verrà nel dopo-tragedia potrebbe forse aiutare a rendere più razionale un sistema nazionale che troppo spesso risente ancora di idee, visioni e anche interventi tecnici dell'Italia dei Comuni.

Fermiamoci sul "sistema" La Spezia-Marina di Carrara. Quando è stato costituito, le resistenze sono state notevoli, specie da parte toscana: dove si riteneva che dovesse essere l'altro "sistema", quello centrato su Livorno, ad allargarsi fino ai piedi delle Apuane. Valutazione, anche a priori, non corretta: perché Carrara ha sempre gravitato su La Spezia più che su Livorno; e perché lo stesso porto spezzino è da sempre storicamente e logisticamente parlando uno sbocco anche della Toscana. Ne fa fede, se vogliamo un esempio calzante, il riferimento su La Spezia proprio del principale colosso logistico del centro Italia, la Savino Del Bene, che fa capo al dinamico fiorentino Paolo Nocentini.

Da quando è entrato nell'orbita del sistema retto dall'architetto Carla Roncallo, il porto di Marina di Carrara sta vivendo una sua seconda primavera: investimenti mai visti prima, trasformazione in chiave sia funzionale che ambientale del waterfront, nuovi insediamenti imprenditoriali, allargamento della monocultura dei lapidei. Tutto questo senza minimamente condizionare la portualità spezzina, che a sua volta ha ricevuto una ulteriore spinta e nuove dimostrazioni di interesse da parte dei grandi armatori e delle reti europee.

Il fenomeno La Spezia - se ci è lecito definirlo così - oggi rappresenta una specie di tesi di laurea su quello che un porto storico, storicamente condizionato dalla città che lo ingloba e da una importante base militare, è stato in grado di fare per superare i suoi suddetti limiti. Da secoli lo splendido golfo dei poeti era considerato un paradiso adatto più allo sfruttamento turistico e agli insediamenti militari - logistici e cantieristici - più che ai traffici commerciali. Il boom dei contenitori aveva scardinato il primo luogo comune, grazie non solo a un intelligente terminalismo ma anche all'altrettanto intelligente utilizzazione delle aree retroportuali, della ferrovia e delle relazioni con il cuore italiano della produzione industriale. La base militare a sua volta si è aperta al porto con criteri non solo razionali, ma anche e specialmente rinunciando allo storico arroccamento. Ne hanno fatto fede proprio i passaggi curati dalla presidente del sistema portuale Carla Roncallo, che hanno portato a trasformare l'Arsenale e le sue aree in un valore aggiunto proprio per lo scalo commerciale. Risorse storiche come il museo navale, le stesse aree del circolo della Marina, i piazzali e le banchine interne dove un tempo stazionavano le corazzate e i sommergibili, i grandi hangar, sono diventati una parte della città che anche i turisti hanno imparato ad apprezzare. E l'utilizzo, sia pure temporaneo, di alcune di queste strutture per le crociere hanno aperto non solo la mentalità dei vertici militari nazionali, ma della stessa città. Oggi l'integrazione è completa: e c'è chi dice che la visione professionale di un architetto al comando del sistema portuale abbia contribuito non poco.

Sul piano della logistica europea, che oggi ci si sforza di applicare anche a un Paese come il nostro orograficamente complesso e storicamente campanilistico, il sistema portuale La Spezia-Marina di Carrara sta giocandosi con successo una carta che è necessariamente il futuro: quella della "cura del ferro". Su questo piano La Spezia ha ormai un primato consolidato. E le prospettive di ulteriore sviluppo del retroporto di Santo Stefano Magra - giustamente ci punta molto la presidente Roncallo, come leggerete nell'intervista che segue su queste pagine - sono tali da rispondere in pieno alla più concreta delle pianificazioni della commissione Ue. A dimostrazione che per fare un grande centro portuale non mancano mai le risorse economiche: ma occorrono capacità gestionali, intelligenza progettuale e specialmente l'impegno giornaliero per far sistema anche con le istituzioni del territorio, con gli imprenditori e i lavoratori. Far sistema non è uno slogan ma una filosofia operativa. E La Spezia lo sta dimostrando.

Antonio Fulvi



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

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it
euromedquotations@grimaldi.napoli.it

NOSTRA INTERVISTA ALLA PRESIDENTE CARLA RONCALLO

Un “sistema” leader con le nuove strategie

Tra La Spezia e Marina di Carrara il “sistema” portuale retto dalla presidente architetto Carla Roncallo sta mettendo a punto la sua pianificazione strategica più avanzata della sua storia. Ecco l'intervista.

Presidente, il sistema portuale La Spezia-Carrara sembrava, all'inizio, un'operazione difficile anche perché articolato su due regioni di diverso colore politico. Integrazione riuscita?

Si, assolutamente sì e devo dire, anche con la piena collaborazione, ove prevista, delle due Regioni, indipendentemente dal loro colore politico. Tutte le operazioni di carattere amministrativo che l'integrazione richiedeva, quali la nomina degli Organi previsti dalla riforma, la pianta organica unica, l'armonizzazione dei regolamenti dei due enti o l'introduzione di nuovi regolamenti ove mancanti, l'armonizzazione della contrattazione decentrata sono state attuate da tempo, così come l'uniformizzazione delle regole sul lavoro portuale di cui agli artt. 16 e 17, che riguardano più da vicino le imprese e i lavoratori portuali. Abbiamo poi sistemato diverse questioni urgenti, dando nuovo impulso a molte opere che erano previste su entrambi gli scali e che sono ora partite o in procinto di partire. Al momento stiamo lavorando sulla parte più importante dell'integrazione, cioè sulla pianificazione degli scali, ad iniziare dalla redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che ci consentirà di introdurre sinergie e specializzazione dei traffici dei due porti, oltretutto di ottimizzare l'uso del-



Carla Roncallo

le aree e delle infrastrutture, in modo da lavorare al meglio.

Il porto della Spezia sembra ormai coltivare due principali vocazioni: contenitori e crociere, Parliamo della prima: in pochi anni La Spezia ha superato importanti concorrenti, come Livorno, anche se ha ancora problemi dell'ultimo miglio terrestre, come testimoniano anche le file al LSTC. Quali sono le soluzioni in atto? E c'è collaborazione su questi temi relativi all'accesso e al deflusso dei mezzi pesanti con i terminal e con l'amministrazione comunale?

Per risolvere i problemi di ultimo miglio, ci sono soluzioni strutturali e soluzioni tampone. Quelle strutturali saranno raggiunte dopo aver ultimato l'ampliamento delle banchine previsto dal PRP vigente, riguardante in particolare il Molo Garibaldi e il Terminal del Golfo, entrambi ormai in partenza, e, a seguire il riempimento della Marina del Canaletto. I nuovi spazi

ottenuti, che comporteranno investimenti privati per oltre 300 milioni di €, consentiranno infatti di riorganizzare i cicli di carico e scarico interni ai terminal. Fondamentale inoltre il completo riassetto delle infrastrutture ferroviarie, già appaltato con risorse pubbliche per 40 milioni di € e in fase di avvio, che ci consentirà di aumentare sensibilmente il trasporto su ferro della merce, oggi già intorno al 30%, posizionato quindi tra i più alti del Paese.

Per ciò che riguarda le soluzioni tampone, tutte le istituzioni hanno fornito e stanno tuttora fornendo la loro piena collaborazione; la Prefettura della Spezia, ha aperto un tavolo di confronto tra tutti i soggetti coinvolti ed i rappresentanti dell'Autotrasporto e da questo tavolo sono emerse diverse soluzioni, che ci aiuteranno a gestire la situazione per i prossimi 2/3 anni, in attesa dell'ultimazione degli interventi strutturali. Alcuni interventi sono già stati posti in atto ed infatti le attese ai varchi si stanno attenuando. Il 23 luglio è stata aperta, per esempio, una nuova bretella stradale, realizzata in pochi mesi dalla AdSP, per convogliare una parte del traffico direttamente al terminal Ravano, senza dover impegnare i gates del molo Fornelli, che al momento rappresentano il collo di bottiglia del sistema.

Voglio però ricordare, che in pochi porti il sistema è così razionale come alla Spezia, dove dalla bretella autostradale si accede direttamente al porto e viceversa, senza interessare minimamente la viabilità urbana. Si tratta solo di implementarne la capacità di ricezione e studieremo come farlo. **Santo Stefano Magra è un “polmone”**

fondamentale, anche grazie ai suoi raccordi con la rete ferroviaria, che sta diventando determinante con la "cura del ferro" lanciata dall'ex ministro Delrio. State ancora lavorando per attrezzare meglio il retroporto e i collegamenti. Come? Su Santo Stefano puntiamo molto; sarà il cuore dei controlli doganali, che entro fine anno dovrebbero essere trasferiti lì, anche in attuazione della creazione dello Sportello Unico Doganale, prevista dalla riforma, se ovviamente verrà emanato il decreto attuativo che dovrebbe normarlo, del quale siamo in attesa. Lavoreremo anche sulla parte ferroviaria, in collaborazione ovviamente con RFI, perché i collegamenti ferroviari saranno per noi la vera sfida del futuro, che ci consentirà di portare l'attuale numero di TEU di quasi 1,5 milioni ai 2,5 previsti a regime dopo gli ampliamenti delle banchine sopra descritti. Non riusciremo infatti a sostenere questi numeri, se dovessimo affidarci interamente al trasporto su gomma.

Crociere: siete partiti davvero forte, poi c'è stato un assestamento, ma vi aspettate molto dal grande terminal che dovrà essere realizzato in corso d'opera. Ma sulle crociere ci sono oggi due scuole di pensiero, una delle quali, più critica, sostiene che rendano poco ai porti e molto di più ai territori entroterra. Qual è la sua opinione e quali i programmi?

Sulle crociere abbiamo ricevuto una proposta di project financing da Royal Caribbean ed MSC, alla quale ha recentemente aderito anche Costa Crociere. Non potevamo aspettarci di meglio, trattandosi di compagnie che sono disposte ad investire 35 milioni nel nostro porto e che al tempo stesso, essendo i più grandi player di questo settore, possono garantire la presenza di importanti numeri di navi e di passeggeri.

Sono d'accordo sul fatto che questo tipo di traffico porti benefici ai territori e all'entroterra, oltretutto a mio avviso ai porti, ma questo mi sembra un valore aggiunto e non un punto a sfavore di questa importante attività, che dà impulso ad importanti settori dell'economia nazionale, quali quelli legati al turismo.

Marina di Carrara, grazie anche all'aumento degli operatori e la collaborazione di spedizionieri e agenti marittimi, sta non solo crescendo ma razionalizzando: e a differenza della Spezia ha meno

problemi di accesso per l'ultimo miglio. Specializzato storicamente sul marmo, oggi sembra in grado di offrire servizi anche ad altri settori. Qual è la vostra strategia?

Oggi a Marina di Carrara abbiamo tre terminalisti ai quali si aggiungerà un quarto operatore che si occuperà di crociere, mentre fino al 2016 vi era un unico operatore. Questo sta facendo crescere i traffici. Il porto, inoltre ed in particolare il terminalista storico che in esso opera da sempre, grazie all'insediamento della Nuova Pignone nelle aree retrostanti, si è fortemente specializzato con il project cargo, grazie appunto all'ottima accessibilità alle banchine. Si tratta di una realtà molto particolare, che crediamo crescerà molto nei prossimi anni e sulla quale abbiamo progetti importanti.

Siamo in attesa del "Documento strategico" del sistema portuale, che pianifica i vostri indirizzi di crescita e le vocazioni specifiche. Può sintetizzarci gli elementi cardine?

Ci stiamo lavorando da qualche settimana e quindi siamo all'inizio, ma in generale cercheremo sinergie tra i due scali e specializzazioni su alcune attività. Mentre su La Spezia si dovrà poi lavorare soprattutto sulle infrastrutture di accesso stradali e ferroviarie, ritenendo viceversa poco fattibili nuovi riempimenti di grosse dimensioni, oltre a quelli già previsti dall'attuale PRP, su Carrara si lavorerà ad una nuova configurazione, che riguarderà in particolare la parte di levante del porto, antistante l'attuale piazzale Città di Massa. Sarà un ampliamento che, seppure contenuto a ponente del torrente Carrione, consentirà di dedicare la parte di ponente del porto alle crociere e alla nautica cantieristica e diportistica, mentre quella di levante al traffico delle merci. Santo Stefano potrà essere inoltre un valore aggiunto dell'intero Sistema portuale, a supporto delle attività di entrambi gli scali.

Si parla molto, ma forse non si fa abbastanza, in relazione a una pianificazione nazionale dei porti, per eliminare sovrapposizioni, concorrenze incrociate e favorire invece le specializzazioni e gli investimenti pubblici e privati. Assoporti sembra alla ricerca di una nuova collocazione, con qualche defezione e qualche perplessità: Qual è la sua opinione?

Assoporti ha svolto e sta svolgendo un

ruolo importante, a servizio di tutte le AdSP che ad essa aderiscono. Il coordinamento e le informazioni sui diversi temi che riguardano il mondo della portualità e della logistica a livello internazionale, passa da Assoporti, punto di riferimento quindi per tutti noi.

Un ruolo fondamentale previsto dalla riforma, lo dovrebbe rivestire comunque la Conferenza dei Presidenti, presieduta dal Ministro ed ideata per coordinare le azioni dell'intero sistema portuale del Paese, sia internamente, sia nei rapporti con il resto del mondo. Con il precedente Governo, questo Organismo ha mosso i suoi primi passi, ma ha scontato le inevitabili difficoltà di avvio; sarebbe importante, ora, farlo ripartire e dargli il giusto peso previsto dalla norma.

Presidente, ultima domanda: la tragedia del ponte di Genova, oltre all'inaccettabile tributo di vittime, pone un problema di logistica che avrà conseguenze per l'intero asse tirrenico e oltre...

Le conseguenze della caduta del ponte riguardano la mobilità dell'intero Paese e non solo quella di Genova, dato che l'A10 rappresentava, prima dell'interruzione, l'unico collegamento autostradale est/ovest costiero, su una importantissima direttrice transnazionale; mi sembra francamente che di questo si parli ancora poco. Come porto, il più colpito è indubbiamente Genova, che si trova al centro di quel nodo e lavora prevalentemente su gomma piuttosto che su ferro.

Genova, utilizza inoltre i due bacini di Voltri e Sampierdarena, siti uno ad est ed uno ad ovest del Morandi e dovrà davvero ricorrere ad una viabilità diversa da quella ordinaria per garantire l'afflusso ed il deflusso dei mezzi pesanti; mi sembra comunque che già si stia provando a lavorare in questo senso, nell'intento di attenuare quanto più possibile gli effetti di questo disastro. Da genovese quale sono, lo spero davvero.

Per quanto ci riguarda è presto per fare previsioni, ma potendo contare sui tre collegamenti ferroviari che già utilizziamo, oltretutto sui sistemi autostradali della A15 e della A1, credo non avremo particolari ripercussioni negative. Solo nelle prossime settimane/mesi, comunque, saremo in grado di fare un bilancio e capire gli effetti sull'intero comparto logistico".

A.F.

La Spezia nella Piattaforma Logistica Nazionale

Per la presidente Roncallo si tratta di un “Passaggio importante per il processo di digitalizzazione del porto della Spezia e dell'intero sistema portuale”.

La recente adesione del porto spezzino alla Piattaforma Logistica Nazionale PLN è un altro passaggio importante nel quadro della modernizzazione dei sistemi logistici del Paese. Sottoscrivendo la convenzione operativa con UIRNet SpA, soggetto attuatore per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata presa in carico la gestione del Port Community System del porto della Spezia e l'interoperabilità con la PLN.

La presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo ha così commentato l'iniziativa: “Si tratta di un passaggio importante per il processo di digitalizzazione del porto della Spezia e dell'intero sistema portuale. Questa iniziativa permetterà di valorizzare la piattaforma sviluppata nel porto della Spezia e integrare i servizi della PLN per incrementare ulteriormente l'efficienza delle operazioni alla merce. Il nostro sistema portuale potrà inoltre sfruttare questa importante iniziativa nazionale per contribuire allo sviluppo del Modello Unico PCS, mettendo a disposizione il proprio know how tecnologico locale che in questi anni ha contribuito a contraddistinguere il

Porto della Spezia per innovazione ed efficienza”.

Con la presa in carico del PCS della Spezia, ApNet, da parte del gestore della PLN, Logistica Digitale, l'AdSP ha avviato una nuova fase, in collaborazione con tutti gli operatori della comunità portuale, nel processo di digitalizzazione dei processi portuali e dell'intera catena logistica integrati a livello nazionale con le funzionalità della PLN.

Obiettivo dell'AdSP è quello di valorizzare, in prima fase, il Port Community System ApNet e implementarne le funzioni al fine di soddisfare le esigenze della comunità portuale e garantire l'efficienza nei servizi alla merce relativamente all'intero sistema portuale, senza incremento dei costi.

Si sono già svolti dai primi di agosto gli incontri per l'avvio della fase di assessment, con il coordinamento di Assoporti, per definire nel dettaglio le esigenze degli operatori della comunità portuale della Spezia e di Marina di Carrara e definire i futuri sviluppi e implementazioni della piattaforma in ottica di sviluppo del Modello Unico PCS.



Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



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.

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.



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



Anche Prato nella “cura del ferro”

L'opinione generale degli esperti di logistica è che l'Italia dovrà incrementare la “cura del ferro” per alleggerire la rete autostradale dai Tir, con vantaggi sia economici che per l'ambiente. E il porto della Spezia su questa linea è all'avanguardia da anni. Di più: è partito a luglio dall'interporto di Prato il primo treno con destinazione il porto spezzino. Si è trattato di un doppio treno: una ventina di container sono partiti dal terminal LSCT della Spezia ed hanno raggiunto prima la stazione di Prato Centrale, poi l'Interporto, grazie al binario che collega l'infrastruttura logistica al sistema ferroviario nazionale. Subito dopo un convoglio, con una decina di container, è partito alla volta del porto della Spezia.

Da allora è così tutti i mercoledì.

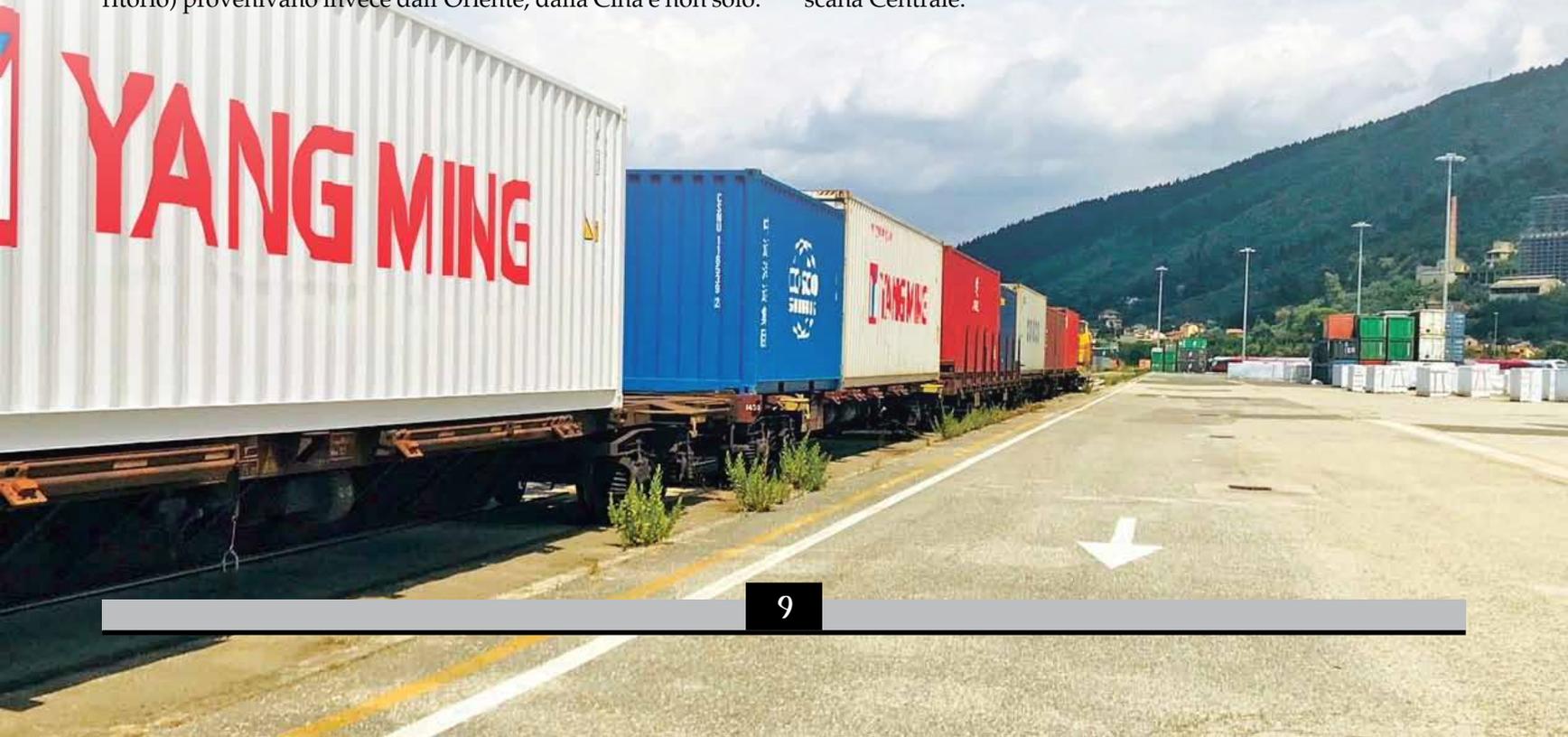
I primi container che da Prato hanno viaggiato verso La Spezia avevano come meta finale gli Stati Uniti. Quelli arrivati all'Interporto della Toscana Centrale (stoccati, in parte, nei magazzini di spedizionieri e imprese della logistica presenti nell'area di Gorfienti, in parte distribuite alle aziende del territorio) provenivano invece dall'Oriente, dalla Cina e non solo.



Grande soddisfazione è stata espressa dalla presidente dell'AdSP Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo. “Con i treni effettuati con l'Interporto di Prato, si amplia l'offerta dei servizi ferroviari del porto della Spezia, aggiungendo un collegamento sul quale si stava lavorando da tempo. Questo risultato rappresenta

una ulteriore conferma della vocazione ferroviaria dello scalo della Spezia, che oggi movimentava oltre il 30% delle merci via treno e che potrà contare nel breve periodo anche su nuove infrastrutture ferroviarie che permetteranno una maggiore efficienza e un incremento significativo di capacità rail”.

“Siamo molto soddisfatti di questo risultato - afferma Ivano Menchetti presidente dell'Interporto della Toscana Centrale, che dichiara come il servizio sia ancora in una fase sperimentale. Questo evento segna una tappa importante per dare finalmente vita a quel sistema intermodale, di scambio gomma-ferro, collegato ai grandi assi della logistica e ai porti del Mediterraneo, pensato all'origine dell'Interporto della Toscana Centrale.



Molo Pagliari: così si preserva la memoria delle navi della speranza

Fa parte della storia, la vicenda delle navi "Fede" e "Fenice" salpate dal molo Pagliari della Spezia verso quello che tutti gli ebrei del mondo hanno sempre sognato come il paese del latte e del miele. Così l'AdSP ha predisposto la pubblicazione di un bando per il concorso di idee per onorare la memoria dei profughi ebrei e ricordare lo straordinario atto di solidarietà della popolazione spezzina nei confronti dei profughi costretti anche ad uno sciopero della fame.

"Siamo consapevoli dell'importanza che riveste per la comunità ebraica italiana e per la nostra città, la vicenda del "Fede" e del "Fenice", partiti dalla Spezia nel 1946 con 1014 profughi ebrei alla volta della Terra Promessa. Per questo abbiamo predisposto - ha continuato la presidente Roncallo ad agosto - il bando per un concorso di idee per la realizzazione di opere artistiche che occuperanno un apposito "Spazio della Memoria", già previsto nel progetto complessivo di riconversione d'uso del Molo Pagliari".

Il Bando, denominato "La Spezia, Porta di Sion", prevede la realizzazione di una scultura e di un percorso espositivo integrati da realizzare sul molo, sottoposto a lavori in avanzato stato di realizzazione, per la ricollocazione della nautica sociale oggi presente al Canaletto e a Fossamastra.

Il molo Pagliari - sottolinea l'Authority - prima dell'inizio dei lavori, versava in uno stato di degrado sicuramente poco consono al valore simbolico ed evocativo che tutti, Autorità di Sistema Portuale in primo luogo, gli riconoscono e tentano di valorizzare. La memoria dei fatti del 1946 era destinata all'oblio in quanto la vicenda era ricordata solo da una piccola targa coperta di rovi in una zona interdetta al pubblico. Il molo infatti, era nelle disponibilità della Marina Militare e quindi completamente vietato al pubblico, fino a quando, in attuazione del Piano regolatore Portuale, lo stesso è stato riacquisito dalla stessa Autorità e sottoposto all'intervento di riutilizzo attualmente in corso di esecuzione

"Noi vogliamo altresì valorizzare la storicità del luogo e preservarne la memoria, per questo, per la prima volta, tutti i visitatori potranno avere accesso alla marina di nuova realizzazione", afferma Roncallo.

I lavori sul Pagliari, infatti, oltre a prevedere consolidamenti strutturali, prevedono la realizzazione di un percorso completamente aperto al pubblico lungo l'intero perimetro



della banchina, con conseguente possibilità di poterne apprezzare le parti storiche che ancora la caratterizzano, quali i blocchi in pietra, i mattoni in laterizio ancora presenti a rivestimento delle strutture del molo, le bitte storiche. Il progetto prevede anche la realizzazione di un percorso della memoria, con la realizzazione di numerose "stazioni" di approfondimento dedicate alle vicende di Fede e Fenice, con immagini, documenti, ricostruzioni che possano divenirne

testimonianza e memoria fisica: una sorta di "mostra permanente" interamente dedicata alla vicenda, completata da una "piazza della memoria" da ricavarsi alla radice del molo e caratterizzata da un monumento in ricordo degli uomini e delle donne che hanno vissuto quei drammatici momenti.

Insomma, lungi dalle intenzioni dell'Autorità di Sistema Portuale, della comunità portuale e di tutte le istituzioni che a vario titolo sono state chiamate ad esprimere il proprio parere sul progetto in corso di realizzazione, la cancellazione del molo e della memoria storica che lo stesso molo rappresenta.

*

Il percorso autorizzativo al quale il progetto è stato sottoposto è quello che la legge prevede. Nel 2006, con l'approvazione del nuovo Piano Regolatore da parte di tutti i soggetti competenti per legge, l'allora Autorità Portuale individua per il molo Pagliari una nuova destinazione d'uso, quella di nuova marina del Levante, per ricollocarvi attività artigianali e legate alla nautica sociale, ancora oggi pericolosamente interferenti con l'attività mercantile del terzo bacino portuale della Spezia.

Il progetto viene approvato, sotto il profilo urbanistico, paesaggistico ed ambientale, con procedimento di Intesa Stato-Regione perfezionato in data 29/11/2013. Dal punto di vista strettamente storico/monumentale, la Soprintendenza ai Beni Archeologici della Liguria, esprime parere favorevole al progetto già durante il procedimento d'intesa sopra richiamato, ancorché con alcune prescrizioni, in merito alle quali l'AP ha prodotto integrazioni al progetto, volte a definire in dettaglio le soluzioni previste per valorizzare il ruolo storico del molo e per conservarne al meglio la memoria. Integrazioni poi risultate soddisfacenti per la Soprintendenza, che ha infatti rilasciato parere favorevole in data 05/03/2015.

Avanti tutta anche sulle crociere

Le crociere come uno degli asset sui quali il porto, nella sua splendida collocazione all'interno del Golfo dei Poeti cantato da Shilley e da Byron, conta molto nella sua programmazione; e le più grandi compagnie del settore confermano il loro interesse. L'ultimo comitato di gestione di giugno ha dato il proprio assenso alla dichiarazione di fattibilità della proposta di project financing, avanzata da Royal Caribbean e MSC esattamente un anno fa, il 19 giugno 2017, per la gestione del servizio crociere e la realizzazione delle strutture necessarie per svolgere lo stesso servizio.

La stessa proposta - ricorda l'AdSP - è stata in seguito oggetto di alcune modifiche ed integrazioni, richieste ai proponenti per tenere conto delle diverse esigenze, manifestate sia dalla stessa AdSP, sia dal Comune della Spezia, che aveva chiesto di inquadrare le opere crocieristiche in una più ampia visione di water front della città, estesa quindi a tutta l'area della Calata Paita.

Il comitato ha inoltre deliberato favorevolmente circa l'inserimento delle opere previste nella proposte nel Piano Triennale, così come previsto dalle norme vigenti in materia di project financing; il passaggio è infatti necessario prima dell'esperimento della gara di appalto.

L'AdSP ha anche confermato che la compagine iniziale dei proponenti, Royal Caribbean e MSC, è stata allargata anche alla Costa Crociere, che ha aderito per intero al progetto.

"La notizia - aveva commentato il vertice dell'Authority - non può che essere accolta con grande favore, essendo una chiara testimonianza della volontà, da parte dei tre soggetti leader a livello mondiale nel settore crocieristico, di puntare sul nostro porto, situato in una posizione strategica per molte escursioni, ma anche considerato un porto ottimale per ciò che riguarda le condizioni meteo marine, vista la sua posizione all'interno di una profonda insenatura, protetto da una diga foranea e quindi molto riparato".

"Si tratta in sintesi di un grande risultato, che vede il porto della Spezia come il primo a sperimentare questa complessa procedura prevista dal nuovo Codice Appalti" ha dichiarato a sua volta la presidente Carla Roncallo. È stato un lavoro complesso, che ha impegnato quasi tutte le strutture interne dell'Ente, che voglio ringraziare per il lavoro svolto. Un lavoro che ora cercheremo di capitalizzare proseguendo con l'iter previsto dalla norma, per arrivare alla pubblicazione del bando e all'aggiudicazione della gara entro l'anno in corso".



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**



AdSP e Comune al lavoro per realizzare il nuovo waterfront della Spezia

È stata una importante premessa per tutti i programmi che riguardano il waterfront spezzino, uno dei temi più delicati che l'AdSP ha affrontato fin dall'inizio dell'estate. Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo, il direttore generale dell'Agenzia del Demanio Roberto Reggi e Mauro Coletta, dirigente generale Ministero Infrastrutture e Trasporti hanno sottoscritto presso la terrazza del Castello San Giorgio un protocollo d'intesa per la restituzione alla città del suo fronte a mare. Nel luogo simbolo di visione panoramica della Spezia e del suo mare - sottolinea l'AdSP - è stata così posta la prima pietra del progetto di cambiamento che ridisegnerà completamente l'assetto urbano di costa.

Tutti gli enti firmatari, per le rispettive competenze, hanno concordato sull'avvio di un procedimento, a conclusione del quale una rilevante porzione di aree, fino ad oggi territorialmente in capo all'Autorità di Sistema Portuale, in quanto aree

del demanio marittimo, sia trasferita al Comune della Spezia.

Il provvedimento di riassetto del waterfront si inquadra nelle linee programmatiche dell'amministrazione Peracchini, e rappresenta un'occasione unica per delineare la strategia complessiva volta alla riconquista del rapporto fra La Spezia e il mare. Un legame destinato a rafforzarsi sempre più, grazie al quale la città si appresta a ritagliarsi un nuovo ruolo attraverso la revisione strategica della sua vocazione originaria: da sede portuale a metropoli d'acqua, in grado di attrarre attività diverse tali da valorizzare e rafforzare l'economia locale.

L'importanza dell'accordo è testimoniata dalla consistenza del trasferimento delle aree per le quali si avvia il percorso coincidenti con gran parte della Calata Paita. Questo importantissimo passaggio consentirà al Comune della Spezia di disporre, si auspica con largo anticipo rispetto alle procedure ordinarie, grazie al consenso di tutti i firmatari dell'accordo, di aree di pregio su cui poter programmare il proprio futuro, offrire nuove opportunità ed attrarre investitori di prestigio mondiale.





**RIMORCHI PORTUALI
SALVATAGGI**



NERI
MARITIME SOLUTIONS SINCE 1895

**TUTELA AMBIENTE MARINO
DEPOSITI COSTIERI**



Carrara, oggi tre operatori attivi

Come noto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha affidato in concessione demaniale decennale parte delle banchine Taliercio e Chiesa del porto di Marina di Carrara alla vincitrice della gara, la Dario Perioli Spa.

Con l'aggiudicazione alla società Dario Perioli S.p.A., a partire dal primo luglio si è arricchito il numero di operatori del porto, che può quindi contare su un terzo operatore, oltre alla Porto di Carrara Spa, storica presenza che per molti anni ha garantito traffico al porto marinello ed occupazione al territorio, e a quella più recente, ma non meno importante, la Grendi.

La Dario Perioli porta a Marina di Carrara traffici di rinfuse operati fino ad oggi presso il porto della Spezia, alimentati da linee regolari con il Nord Africa e svolte con proprie navi, favorendo pertanto nel porto di Marina di Carrara nuove prospettive di crescita.

L'ultimo passaggio che si intende mettere in atto, sarà quello di affidare in concessione anche il tratto residuo di testata della banchina Taliercio, volutamente non inserito nella gara in via di affidamento, vista la volontà dell'Autorità di Sistema Portuale e dell'Amministrazione Comunale di implementare su tale tratto di banchina un traffico di tipo crocieristico, strutturando ed incrementando quello che già da una decina di anni si svolge sulla Taliercio, seppure con numeri modesti.

A regime, quindi, il porto di Carrara passerà dall'aver un solo operatore, come è stato fino al 2016, a quattro, su banchine affidate con regolari concessioni, dietro pagamento del canone demaniale previsto per legge e con precisi piani industriali, che prevedono traffici, investimenti e occupazione, a carico degli operatori.

"Dietro le iniziative dell'Autorità di Sistema Portuale - ha dichiarato la presidente dell'AdSP Carla Roncallo - c'è una logica semplicissima: muoversi in una cornice di correttezza sotto il profilo del rispetto delle norme e dell'azione amministrativa e, al tempo stesso, tentare di far crescere il traffico del porto e, di conseguenza, il livello occupazionale, nella convinzione che il traffico di rinfuse, seppure oggettivamente non più trainante come un tempo a causa dell'avvento dei contenitori, unitamente al project cargo, possa ancora svolgere un ruolo importante, specie in un

porto come Marina di Carrara, servito da un ottimo sistema di viabilità e che disporrà a breve anche di un efficiente collegamento ferroviario, stante l'imminente avvio di lavori in tal senso da parte della AdSP e di RFI. "

Quanto sopra riguarda la situazione attuale; la AdSP, guarda in futuro ad un ampliamento del porto, che, seppure modesto e comunque contenuto a ponente della foce del torrente Carrione, consenta di razionalizzare le funzioni, portando nella parte di levante del porto le attività legate al traffico merci (rinfuse, contenitori, project cargo) e, a ponente, il traffico crocieristico e la nautica da diporto. In questo modo si consentirà finalmente di fornire risposte migliori, in termini di spazi ed infrastrutture, a tutti gli operatori ed alle imprese che contano sul porto per svolgere le loro importanti attività imprenditoriali, anche nel settore cantieristico e diportistico.

"L'ampliamento verrà studiato in maniera da non incidere minimamente in termini negativi sull'equilibrio costiero, come verrà dimostrato in maniera scientifica con studi appropriati - prosegue la presidente -. Va da se che in questa operazione non deve essere trascurato il rapporto porto-città, anche per il contesto di pregio entro il quale il porto di Marina di Carrara si colloca; a tale proposito, è in corso la gara per completare fino al livello esecutivo il progetto di water front, in modo da avviarne a breve la realizzazione, grazie anche ad ingenti contributi del Ministero delle Infrastrutture e della Regione Toscana, che sulla base di un progetto molto bello, già redatto a livello preliminare, hanno creduto nella necessità di riqualificare il fronte mare e di migliorare il rapporto tra città e porto, investendo ingenti somme per pervenire a questo risultato."

"Se questa strategia potrà essere realizzata fino in fondo e sarà efficace, se questi programmi consentiranno di aumentare il traffico delle merci e dei passeggeri e naturalmente il livello occupazionale, senza trascurare la necessità, sempre più sentita, di riqualificare lo spazio di confine tra porto e città, la nuova Governance dell'Autorità di Sistema, avrà semplicemente fatto il suo dovere e raggiunto l'obiettivo che il Governo le ha affidato.", conclude Carla Roncallo.



Niente licenziamenti, accordo tra Porto di Carrara S.p.A. e Dario Perioli S.p.A.

Funziona, a conferma degli impegni sottoscritti l'importante intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, la Porto di Carrara Spa e la Dario Perioli Spa, che ha consentito di avviare la nuova gestione operativa della banchina Taliercio senza dover operare alcuno dei licenziamenti inizialmente annunciati dalla Porto di Carrara.

Alla trattativa, protrattasi per diverse settimane, hanno attivamente partecipato la presidente della AdSP Carla Roncallo ed il segretario generale Francesco Di Sarcina, assieme ai propri dirigenti e collaboratori di settore, i vertici della Porto di Carrara spa, Enrico Bogazzi e l'AD Paolo Dello Iacono assieme ai propri collaboratori e consulenti, Michele Giromini, AD della Dario Perioli Spa assieme ai propri consulenti, oltre alle diverse sigle sindacali in rappresentanza dell'organico della Porto di Carrara.

La presidente Carla Roncallo ha dato atto, al termine della trattativa, che il senso di responsabilità mostrato da un lato dalla Porto di Carrara SpA nel comprendere la delicata situazione



e, di fatto, rivedendo le proprie posizioni iniziali; dall'altro la disponibilità della Dario Perioli SpA nell'estendere le assunzioni oltre il numero di dodici previste dagli obblighi di gara, hanno consentito, con ampia soddisfazione di tutti, di giungere ad un accordo che permetterà di offrire una chance di lavoro a tutti i dipendenti, senza che da questa

importante riorganizzazione del porto derivi anche un solo licenziamento.

Tutto ciò in attesa che gli sviluppi programmati dai terminalisti, permettano in futuro un incremento dell'attuale organico del porto.

I vertici della AdSP, unitamente a quelli delle due Società terminaliste di cui sopra, hanno auspicato che, sulla base di questo accordo, si possa avviare un percorso virtuoso che porti nel breve periodo alla crescita dei traffici e delle attività portuali, in attesa che i futuri sviluppi infrastrutturali del porto, previsti nel redigendo PRP, possano dare ulteriore impulso alla economia locale.



Via al “MDC Terminal” di Marina di Carrara

Con le nuove gru della Dario Perioli SpA inizia una nuova stagione nel porto.

“Grazie alla collaborazione di tutti coloro che hanno a cuore il futuro del porto di Marina di Carrara, da oggi in questo scalo inizia una nuova stagione”. È legittimamente soddisfatta la presidente dell’AdSP del Mar Ligure orientale architetto Carla Roncallo per l’accordo per la risoluzione dei problemi occupazionali che si erano posti a luglio. E nel frattempo a fine luglio è arrivata in porto la nave che ha trasportato le attrezzature del nuovo terminal MDC, che insisterà su parte delle banchine Chiesa e Taliercio, a seguito della gara bandita dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e vinta dalla Dario Perioli SpA.

Come noto, le gru che serviranno il nuovo terminal, ciascuna di 350 tonnellate di portata, sono state trasportate dalla M/v Roll Dock Sky, nave di bandiera olandese specializzata nel trasporto di pezzi speciali (Heavy Lifts). La nave aveva caricato la prima gru ad Anversa e aveva poi proseguito per Marin (Nord Spagna) dove ha caricato la seconda. Si tratta di una



Gottwald HMK260E di portata 100 tons e di una Gottwald HMK6407E della stessa portata per la banchina Taliercio. Serviranno per le operazioni portuali della Dario Perioli SpA, concessionaria dal primo luglio scorso di circa 22.500 mq tra le banchine Chiesa e Taliercio, dove insiederà il nuovo “MDC Terminal”.

Ad assistere alle operazioni di scarico dei potenti mezzi il management del nuovo terminalista, il presidente Eligio Fontana e l’AD Michele Giromini, insieme alla presidente dell’AdSP

Carla Roncallo, con il dirigente dell’Ufficio Territoriale di Marina di Carrara Luigi Bosi ed il dirigente del Demanio Luca Perfetti.

“Unanime la soddisfazione per il risultato raggiunti - sottolinea una nota dell’AdSP - con un percorso che ha visto momenti difficili, oggi superati e che si auspica possa aprire nuove prospettive al porto di Marina di Carrara, sia in termini occupazionali, sia in termini di aumenti di traffici e di rilancio dell’economia territoriale”.



Marina di Carrara, il futuro e l'ambiente

L'ampliamento del porto di Marina di Carrara, con correlati impegni per salvaguardare la costa, ha fatto parte del dibattito dell'estate, con franche domande e altrettanto franchi impegni.

È doveroso precisare - si ricorda da parte dell'Autorità - che la AdSP ha necessità di ampliare il porto per dare risposte agli operatori che assicurano una rilevante occupazione e che operano oggi in spazi troppo congestionati. L'AdSP continua da tempo a ricevere richieste di collocazione in porto da operatori della nautica, della cantieristica ed altro, che non riescono a soddisfare le proprie esigenze perché ad oggi non vi sono spazi idonei ad ospitarli.

Le funzioni commerciali e crocieristiche sono altrettanto sacrificate e vanno riorganizzate meglio, allo scopo di assicurare un futuro dignitoso allo scalo, proprio adesso che sembrano esserci le condizioni di mercato.

“Per tale ragione - ha dichiarato di recente la presidente dell'AdSP MLO Carla Roncallo -, assieme alle istituzioni preposte stiamo pensando ad uno sviluppo mirato e limitato, che non oltrepasserà il torrente Carrione, ma che consentirà di fornire adeguate risposte alla utenza portuale.

Questo ampliamento è nettamente minore rispetto a quello proposto nelle precedenti versioni di PRP non andate ad appro-

vazione, sia per il fatto che vogliamo adottare politiche di maggiore celerità nel raggiungere gli obiettivi, sia perché vogliamo prestare la massima attenzione proprio agli aspetti ambientali, che nella configurazione da noi pensata saranno certamente gestibili”.

“Sicuramente, ma non potrebbe che essere così - precisa la presidente -, la nostra proposta di PRP sarà corredata da studi di settore specialistici ed approfonditi, che serviranno a dare vita ad una progettazione equilibrata, corretta, rispettosa dell'ambiente ed attenta soprattutto alla tutela della costa da fenomeni erosivi.

Nessuna proposta sarà mai presentata da questo Ente se sarà suscettibile di indurre un peggioramento dello stato attuale, ed anzi, al riguardo, contiamo di poter invertire la tendenza degli ultimi anni.

Pensiamo sia possibile farlo - conclude l'Autorità di sistema - e chiediamo solo di darci la possibilità, prima di esprimere giudizi su possibili danni e squilibri costieri, di completare gli studi e dimostrare la bontà delle proposte che saranno messe a punto, anche al fine di evitare che il dibattito si muova solo su base pregiudiziale e senza un adeguato riscontro negli studi che l'Ente sta predisponendo per il bene del porto e dell'intera comunità”.





for the real world

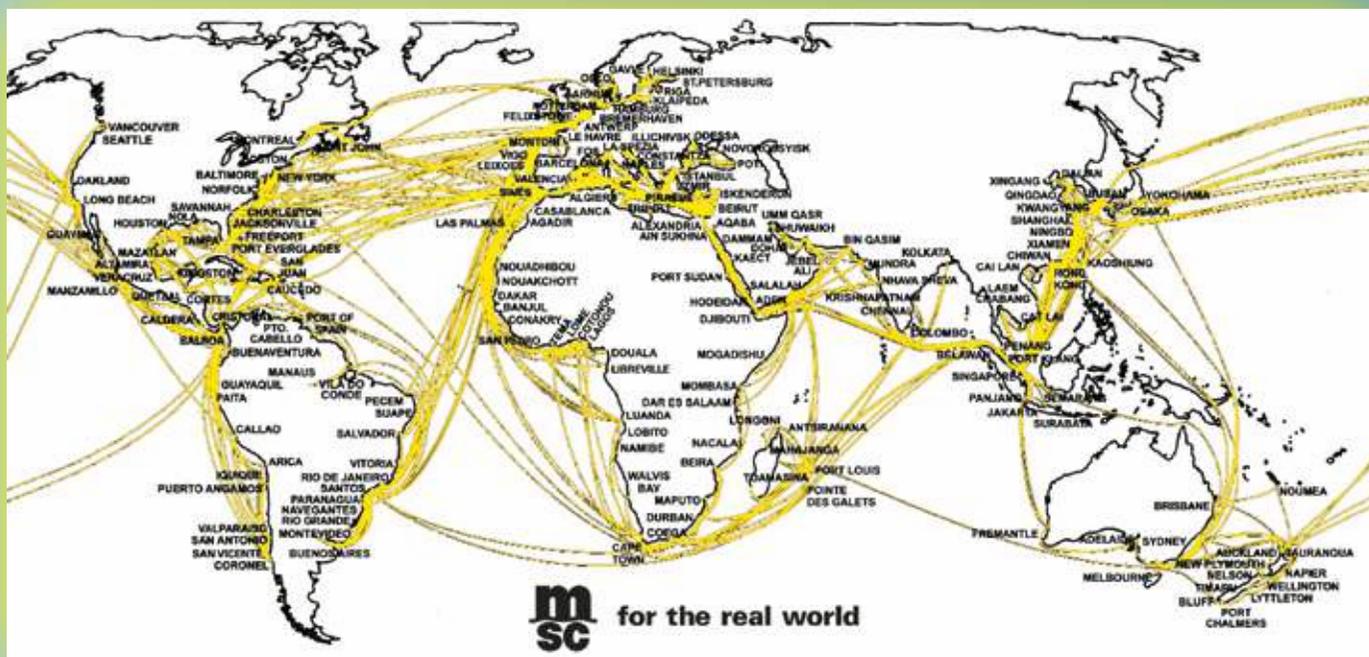
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



SCEGLI QUALITÀ, FREQUENZA E VELOCITÀ DELLE #NAVIGIALLE.



CORSICAFERRIES.COM

