

LA GAZZETTA MARITTIMA



PORT NETWORK AUTHORITY
OF THE NORTH TYRRHENIAN SEA



FEBBRAIO 2019

HANDLING THE FUTURE

CILP ha concluso il 2018 con un notevole sviluppo del proprio business "Project Cargo", anche grazie alle preziose collaborazioni raggiunte con primari players del settore come Hitachi, Rickmers Line e Jumbo.

Alle 900.000 tons di prodotti forestali e 315.000 auto nuove si aggiungono i vagoni Hitachi per le ferrovie inglesi e per la metropolitana di Milano, yachts, macchinari e colli di pesi e dimensioni eccezionali che sono stati movimentati nell'arco del 2018.

Gli ampi spazi a disposizione nei propri Terminal e magazzini, l'efficiente parco mezzi e la formazione continua del proprio personale sono gli ingredienti sui quali CILP punta per incrementare ulteriormente nel 2019 gli ottimi risultati già raggiunti.



P R O J E C T C A R G O



SOMMARIO

- 5 Il "sistema" del Tirreno settentrionale e le sue chances
- 16 L'interporto Vespucci e il suo rilancio
- 22 Il simulatore di guida della Global Service

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° 19 del 9 Marzo 2019 - P.I. 45%

Un "sistema" in attesa di sistemazione

Forse a qualcuno non piacerà il gioco di parole di questo titolo. Ma se dedichiamo questo Quaderno di febbraio 2019 alle tante possibilità che esistono per il sistema logistico della costa toscana, ricordando nel contempo che in alcuni casi queste possibilità sono ancora in stand-by, il mettere l'accento sulle attese ci sembra doveroso.

Nelle pagine che seguono elenchiamo con una serie di slides il punto su due principali assets del "sistema": l'Autorità portuale del Tirreno settentrionale, richiamata anche in copertina; e lo sviluppo dell'interporto/retroporto Vespucci di Guasticce, con i risultati economici ma anche con le prospettive di crescita già pronte, potremmo dire con le chiavi in mano.

Perché allora queste importanti realtà sono in attesa di sistemazione? Perché a mettere al loro posto tutti i tasselli mancano ancora alcuni passaggi fondamentali: passaggi già codificati, in parte già inseriti nella pianificazione d'area, in buona parte già con importanti supporti anche dei poteri pubblici sia regionali che nazionali; ma che da tempo, da troppo tempo, rimangono con il motore al minimo e le marce in folle.

A ripercorrere tutta la storia del sistema logistico della costa toscana passeremmo dall'analisi di sogni realizzati e di altri che invece, pur realistici anch'essi, sono rimasti al momento solo sogni. E non ce lo potremmo permettere a lungo.

Tra quanto realizzato, non possiamo ignorare né la crescita dell'interporto Vespucci - partita da una situazione disastrosa per essere stata troppo a lungo una società con filosofia immobilistica -; né l'impegno sul sistema portuale che ha coniato per Livorno la formula del "porto dei miracoli" e che sta rilanciando finalmente Piombino attraverso la sua joint del gruppo investimenti PIM tra Neri e cantiere San Giorgio del Porto, ma non solo. I dragaggi, l'illuminazione notturna che finalmente ha consentito operazioni navali h/24, il progressivo allargamento della "strettoia" del Marzocco, la crescita esponenziale dei traffici ro/ro: sono tutti elementi a favore di un porto che soltanto pochi anni fa sembrava destinato alla marginalizzazione. Le slides che pubblichiamo, con l'introduzione del dottor Gabriele Gargiulo responsabile della comunicazione dell'AdSP, rappresentano una significativa sintesi del già fatto.

Però c'è il però: che è rappresentato dalla lentezza con cui procedono altri importanti assets che fanno parte della pianificazione del sistema dei sistemi. Parliamo del troppo lento procedere per la Darsena Europa; delle lungaggini per la conclusione della gara della Porto 2000, che si portano dietro i ritardi del pianificato investimento dell'AdSP nell'interporto/retroporto; della never-ending story dell'autostrada/superstrada tra il sud di Livorno e Civitavecchia, con annessa la "bretella" per Piombino; dalla sistemazione del nodo stradale e ferroviario per l'accesso alla Darsena Toscana condizionato dall'ormai assurdo sbocco dello Scolmatore e del canale dei navicelli in porto; ed altro ancora.

In conclusione: abbiamo, come toscani e come livornesi (diceva Malaparte che Livorno non è toscana, ma semmai è una specie di Napoli anarcoide cresciuta di faccia alla Meloria) un dono dal Cielo che non ha uguali in Italia: ovvero a pochi chilometri di distanza tre nodi logistici d'eccellenza che sono il porto, l'interporto/retroporto e l'aeroporto Galilei di Pisa. Un sistema perfetto, piazzato nel cuore dell'Italia, che aspetta solo poche ulteriori mosse per diventare l'eccellenza della logistica integrata. Noi con questo Quaderno vogliamo soltanto ricordarlo, senza pretese di fare le mosche cocchiere di un indispensabile sviluppo, ma con la consapevolezza che i tempi dell'economia non possono aspettare i tempi della politica. Possiamo sperare nei prossimi giorni? Speriamolo.

Antonio Fulvi



**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**



Il “sistema” del Tirreno settentrionale e le sue chances



Gabriele Gargiulo

Il dottor Gabriele Gargiulo, responsabile della promozione e comunicazione, ha così presentato il “sistema” Livorno nei recenti incontri internazionali sia a Berlino che al Vespucci.

Negli ultimi 15 anni nel mondo dello shipping mondiale abbiamo assistito a profonde variazioni: tra le principali compagnie di navigazione sono state effettuate alleanze e Joint-Service che hanno portato ad utilizzare navi di sempre maggiore portata fino a 20000 teus in linea con il proliferare del gigantismo navale. Al tempo stesso gli armatori sono “scesi a terra” acquisendo totalmente o parzialmente terminals portuali, agenzie marittime, case di spedizioni.

Anche i fondi di investimento internazionali hanno proseguito il progetto di acquisizione nei settori portuali di cui sopra ed anche sui ricevitori delle case automobilistiche.

In questo quadro, anche le Autorità Portuali in questi ultimi anni si sono trasformate in Autorità di Sistema Portuale.

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha quindi avuto competenza sui porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Cavo, Rio Marina e Capraia, formando il secondo polo nel settore passeggeri da o su navi traghetto per le isole con quasi 10.000.000 di passeggeri.

Livorno è un porto multipurpose che movimentava circa 36 milioni di tonnellate. In dati quantitativi il principale traffico è quello Ro/Ro (oltre 10 milioni di Tonn.) seguito dai contenitori con circa 8 milioni di Tonn..

Molto importanti a Livorno sono i traffici di prodotti forestali e di auto nuove che hanno portato il porto di Livorno al primo posto nel Mediterraneo grazie anche alla posizione baricentrica in Italia, alle infrastrutture esistenti (per i prodotti forestali circa 120.000 metri quadrati di magazzini coperti ai quali si vanno ad aggiungere ulteriori 100.000 mq nell'hinter-

land livornese dal porto all'interporto di Guasticce).

Anche per il traffico di autovetture nuove, esistono spazi immensi per lo stoccaggio di auto ed operazioni accessorie (circa 2.000.000 di mq) e sono disponibili ulteriori aree per eventuali auspicabili incrementi di traffico.

Livorno ha inoltre un importante traffico agroalimentare. Come ogni anno abbiamo partecipato con gli operatori alla fiera mondiale di Berlino dove abbiamo presentato congiuntamente un progetto che prevede prossimamente la realizzazione di un polo logistico agroalimentare con l'interporto di Guasticce ed il Livorno Reefer Terminal dove potrà essere effettuata anche la maturazione della frutta ed il confezionamento che attualmente trova ospitalità in Magazzini lontano dal porto.

Quanto sopra avrà effetti di competitività del porto con possibili incrementi sensibili del traffico.

Per tutti i traffici del porto di Livorno si va sempre più affermando il concetto che non ci si può fermare all'espletamento delle operazioni di imbarco e sbarco, ma è indispensabile parlare di catena logistica integrata dallo sbarco alla destinazione finale delle merci o viceversa (door to door) e di essere competitivi con altri porti diminuendo i tempi sul Transit Time e su altri segmenti della filiera.

In questa ottica si identifica il ruolo dell'AdSP del MTS che sta realizzando progetti sull'innovazione tecnologica (pre-clearing, TPCS, digitalizzazione ecc.) allo scopo di migliorare i servizi nell'interesse generale del porto.

La filosofia dell'AdSP è quella di partecipare alle fiere internazionali congiuntamente agli operatori portuali coniugando il marketing istituzionale fatto da AdSP con quello commerciale di competenza degli operatori.

Nel porto di Livorno stiamo registrando il minimo storico per quanto riguarda il carico via ferrovia sotto il 15% con con-

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Petergraf



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

seguinte 85% di quello su gomma.

Allo scopo di aumentare il traffico su rotaia, stiamo studiando la metodologia per portare avanti in pratica la c.d. "Cura del ferro".

Nel porto di Livorno recentemente è stato fatto il collegamento diretto dal porto alla Tirrenica eliminando la rottura di carico della Stazione Calambrone. Prossimamente sarà realizzato lo scavalco che porterà al collegamento diretto tra il porto di Livorno e l'interporto Vespucci.

Per i prossimi lavori sulle infrastrutture del porto di Livorno, vedi slides, il progetto a breve termine (ampliamento canale di accesso alla Darsena Toscana) servirà a garantire l'accesso di navi fino a 10.000 teus con pescaggi di 12/13 metri rispetto alla situazione attuale dove è possibile entrare con massimo di 10,75 metri di pescaggio e quindi con navi fino a 7.000 teus.

Per quanto riguarda invece il progetto a medio/lungo ter-

mine (Darsena Europa) ritengo sia un'opera indispensabile per garantire lo sviluppo del porto in futuro oltre ai riflessi positivi che si potranno registrare in termini occupazionali e su tutto l'indotto.

Anche per il porto di Piombino sono necessarie opere urgenti sulle infrastrutture viarie (collegamento della 398 con il porto) e sulla rete ferroviaria che potranno portare il Porto di Piombino a fare un salto di qualità indispensabile per l'attrazione di nuovi traffici.

Concludo il mio intervento dicendo che per i porti del nostro sistema, come già avviene per il piano promozionale condiviso con gli operatori portuali che viene portato avanti congiuntamente con AdSP, è necessario rafforzare i rapporti tra le Istituzioni e la Comunità Portuale e presentarsi compatti a tutti gli appuntamenti locali, nazionali e mondiali che il porto ed i suoi operatori portuali dovranno affrontare in un prossimo futuro.



FRUIT LOGISTICA 2019
International Trade Fair for Fruit and Vegetable Marketing
Messe Berlin
February 06, 2019 - February 08, 2019





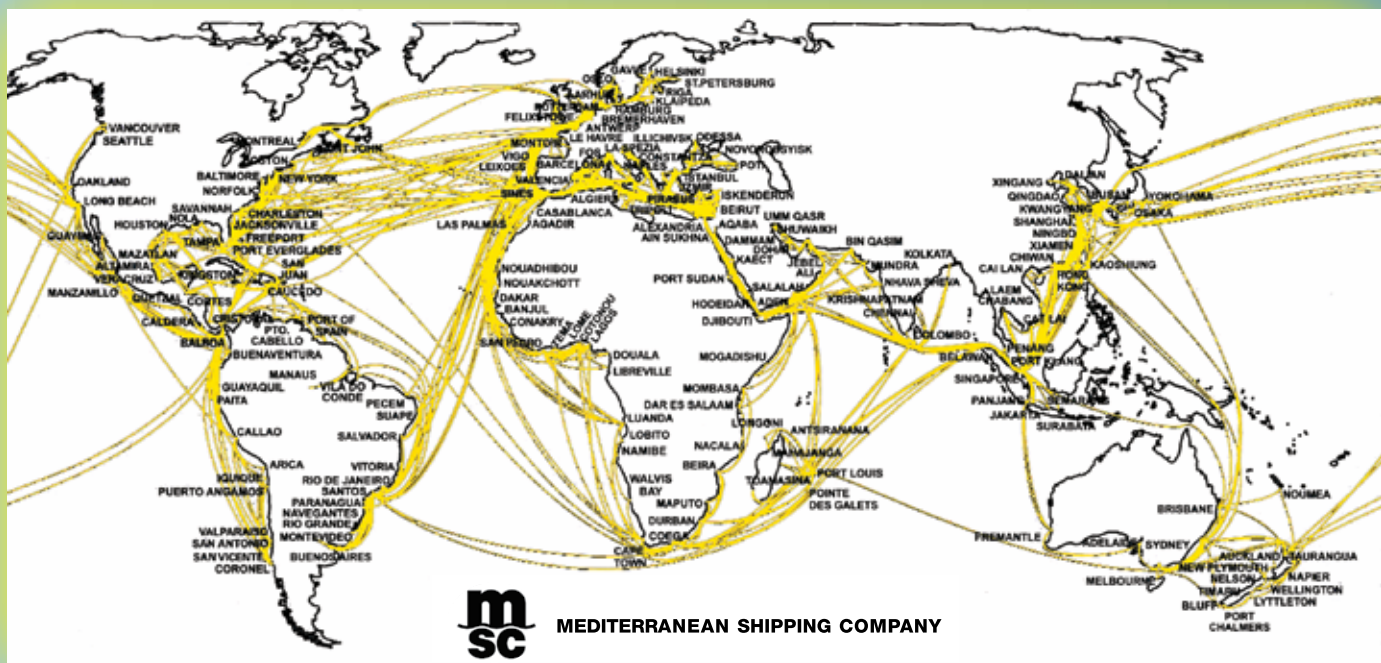
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

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

THE PORTS OF THE NORTH TYRRHENIAN SEA



PORT OF LIVORNO

LIVORNO: AT THE CENTER OF THE NORTH TYRRHENIAN SEA





LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

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

Terminal Containers:

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

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

Livorno looks out onto the Tyrrhenian Sea, on the west coast of Italy. It is at 43° 33' North and 10° 18' East. Its geographical location at the centre of the western Mediterranean gives it great strategic value. The EU Commission has included the Livorno in the Core Network of the European TEN-T infrastructures, as it is one of Italy's leading ports in terms of goods handled and has acquired a leading global profile due to its multi-function

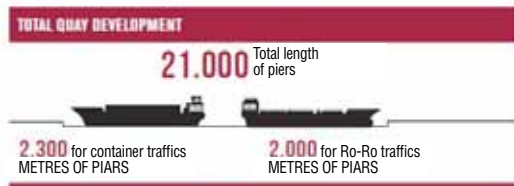
capabilities. The port currently covers an area of over 2,5 million square metres has about 90 berths, 21 km of piers and a draught of up to 13 m. Spring high tides are 0,46m and neap tides 0,34 m. The port boasts high tech systems and equipment, handling over 30 million tonnes of goods and more 3 million passengers (of whom 700 thousand are cruise passengers) every year.



INFRASTRUCTURES, WHARF AND MARITIME EQUIPMENT

- 2 floating dry docks: "Mediterraneo" for ships of up to 180 metres and "Ercolino II" for ships of up to 100 metres
- 1 Maritime station for ferries, covering 3,600 square metres with about 20,000 metres of parking
- A cruise terminal (Porto Mediceo - Medicean Port) of 3,600 sq. m equipped with high level convenience and the most modern security measures with 9,500 square metres of parking
- A cruise terminal (Alto Fondale) covering 3,000 sq. m and 11,000 sq. m of parking
- 10 Km of railway tracks Porto Nuovo-Porto Vecchio electrified stretch of terminal Darsena Toscana: 2,5 Km
- 8 Portainers
- 12 Mobile Cranes of various types and scope
- 2 Cranes on Rails (Silos)
- Numerous shipyards and ship repairs for the new vessels, outfitting and maintenance

THE PORT IN NUMBERS



TECHNICAL-NAUTICAL SERVICES

10 RINA certified tugs with FiFi - 1 firefighting capabilities and twin azimuth thrusters generating between 2,100 and 7,000 Bhp.

The ports has also floating cranes, in particular, the 1,000 tonne ITALIA, barges and other tugs for: salvage services, coastal works, recovery, anti-pollution, lifting pre-formed structures at sea and for the construction of breakwaters and piers.

Pilots are linesmen are available 24/7, 365 days a years, as are bunkering services.

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

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

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





LIVORNO LOOKING TO THE FUTURE: THE EUROPE PLATFORM

3 km of new piers, an area of two million square metres and a draught of 18 m and a new channel capable of accommodating latest generation super ships. These are the vital statistics of the Europa docks, an expansion and redevelopment project laid out in the new Port Masterplan that was approved in March 2015, ensuring that Livorno continues to compete with ports of international stature.

The project will see investment of about 1 Billion Euro and the construction of two large new terminals. There will be large areas and longer piers for container traffics (first phase: A), while infrastructures will be built in the second phase (second phase: B) dedicated to the Motorways of the Sea and other traffic that is important for the port of Livorno. Once completed, Livorno will be able to offer large spaces and cutting edge structures; for new and existing cargos.

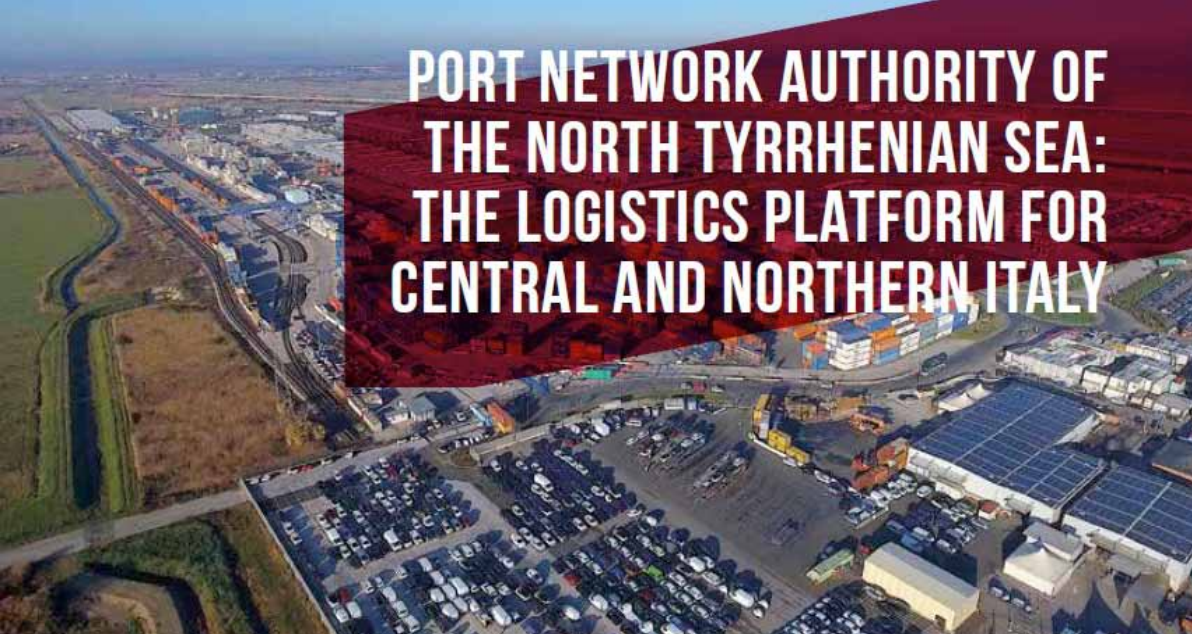
In addition, activities that are currently carried out in the old port will be moved to the Europe Platform with considerable environmental benefits.



THE MICROTUNNEL

- Work is currently in hand to build a microtunnel under the North entrance canal, that will contain the ENI pipes.
- the North entrance of the port will be enlarged (120 m) and deepened (-13 m) in order to allow mega ships to access the commercial port.





PORT NETWORK AUTHORITY OF THE NORTH TYRRHENIAN SEA: THE LOGISTICS PLATFORM FOR CENTRAL AND NORTHERN ITALY

THE TUSCAN FREIGHT VILLAGE "A. VESPUCCI" AND "IL FALDO" CAR STORAGE PARK

The Tuscan freight village "A. Vespucci" and "Il Faldo" car park play a fundamental role in freeing up the port area from congestion and have huge potential as a perfectly placed logistics hub for Italian and International markets.

The village is over 2,000,000 m² with specialist warehouses and rail terminals. They are just a few kilometres from the port and centrally located on the Tuscan network in a strategic position thanks to the immediate access to national and international roads. The "A. Vespucci" freight village feeds a range of nearby Italian industries that have a global market; leather, paper mills, marble and stone, chemical and foodstuffs.

The "Il Faldo" vehicle storage area also occupies a strategic position between the port and the hinterland acting as a lung to take up the need for new cars, of which it can accommodate over 30,000 units, with charging and discharging operations being conducted very quickly and safely thanks to piers that are directly connected to these areas behind the port. The park also provides ancillary finishing services before the vehicles go onto the market.



TRAFFICS A MULTIPURPOSE PORT SYSTEM



CONTAINERS

The Terminal Darsena Toscana, the port's most important container terminal, handles over 75% of all containers coming through Livorno. It covers over 400,000 m², has 1.5 km of wharfs, a rail terminal, refer stands, P.J.F. and visitor areas, lighthouse towers, 8 of the latest generation portainers, 14 transtainers and a large array of lifting equipment. Containers are also handled in other areas of the port, such as the Terminal Lorenzini, equipped with about 90,000 m² of storage area, electrical sockets, wheeled cranes and lifting equipment, a press for decommissioned containers, P.J.F. and visitor areas. There are many other areas where TEUs are handled, one such being the Terminal Porto Commerciale.



FOODSTUFFS

Livorno has temperature controlled warehouses and numerous systems with electrical sockets for refrigerated goods. The Livorno Reefer Terminal has a large modern 11,000 m2 warehouse with the latest generation facilities. When fully operation it can accommodate 300,000 tonnes of fresh and refrigerated produce.

Many thanks for your attention

L'interporto Vespucci e il suo rilancio

Se dovessimo rifare la storia dell'interporto Vespucci, bisognerebbe partire da un Paese, il nostro, che era tutto un altro Paese. A Guasticce c'era un grosso insediamento industriale pubblico, che era nato come "compensazione" della chiusura di un'altra impresa pubblica sul porto. E che come spesso acca-

deva allora (o accade ancora?) la cosa non funzionò. Però si cominciava a parlare di logistica integrata e la compensazione alla compensazione diventò l'interporto Vespucci.

Non affondiamo il coltello nella piaga di scelte che a quei tempi si rivelarono estremamente costose sia per la scelta dei terreni, una specie di palude, sia per la poca chiarezza iniziale della "mission". Le bonifiche, il tentativo di caratterizzazione del complesso, la gestione che qualcuno a posteriori aveva definito poco tecnica e molto immobiliare, fanno parte di una storia che si è allungata per molti anni. Piano piano però si è arrivati agli anni recenti, quando - per dirla alla Dante - uscimmo a riveder le stelle.

Sarebbe ingiusto non riconoscere che allo sviluppo dell'interporto hanno concorso insieme l'impegno della Regione Toscana del presidente Enrico Rossi - che più volte si è messo in gioco personalmente - con il coinvolgimento degli istituti bancari e con i sempre più stretti rapporti con l'Autorità portuale. La svolta è venuta quando l'Autorità di sistema del Tirreno Settentrionale, rispondendo a chiari messaggi del territorio, ha "sposato" la filosofia di un interporto/retroporto; con il coinvolgimento del proprio segretario generale Provinciali alla vicepresidenza; e con un crescente im-



Rocco Guido Nastasi e Bino Fulceri

pegno a supporto dell'azione del presidente Nastasi e dell'amministratore Fulceri per virare sempre più sulla logistica di sistema.

Le slides che seguono, presentate in recenti occasioni dai vertici del Vespucci, sono significative per molti aspetti. Il primo, perché sintetizzano i forti progressi svolti dagli attuali dirigenti

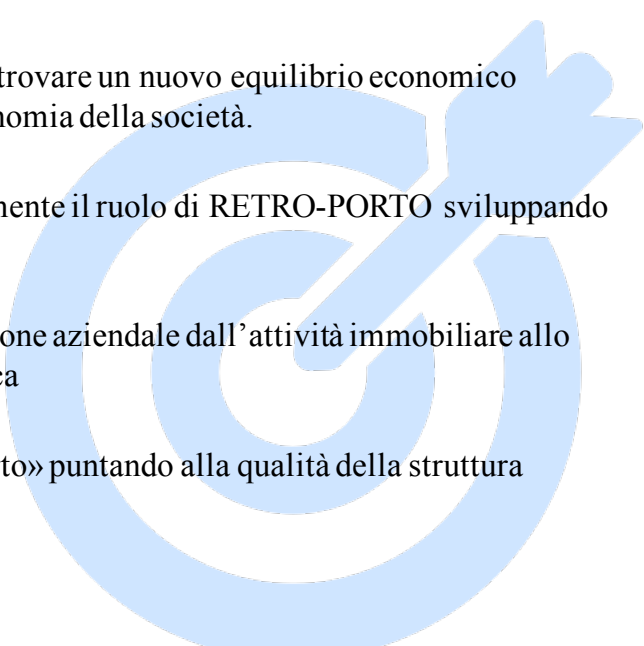
per il risanamento finanziario, anche in rapporto al crescente disimpegno degli istituti di credito. Il secondo, perché confermano la crescente fiducia del mondo imprenditoriale a questa realtà, con insediamenti di alto livello non solo territoriali ma a valenza nazionale e internazionale. Il terzo aspetto, molto chiaro nella sua onestà intellettuale e sociale, ricorda che siamo ancora a metà di un cammino virtuoso. E lo siamo non per carenze gestionali o programmatiche del Vespucci; ma perché una serie di condizioni codificate e ratificate sono rimaste in stand-by. Con ritardi che per un hub portuale/logistico comportano fatalmente complicazioni di gestione ed equilibrismi sia tattici che strategici.

Siamo comunque, come scritto qui sopra, a metà di un cammino virtuoso che non può non arrivare alla meta, completando così quel sistema dei sistemi logistici della costa che oggi solo può essere garanzia di un futuro. Bastano pochi tasselli, tutti pianificati, perché il Vespucci e il sistema portuale livornese diventino un tutt'uno, con i codificati reciproci vantaggi. Sarebbe davvero un peccato che questa occasione storica venisse sprecata. E che non venissero finalmente forniti agli uomini che stanno guidando il rilancio tutti gli strumenti necessari. E promessi da tempo.



Gli obiettivi di questi anni

Dall'amministratore delegato Bino Fulceri

1. Ristrutturare l'indebitamento e trovare un nuovo equilibrio economico finanziario che consenta l'autonomia della società.
 2. Assumere sempre più marcatamente il ruolo di RETRO-PORTO sviluppando strategie condivise con l'AdSP
 3. Spostare l'orizzonte della missione aziendale dall'attività immobiliare allo sviluppo dei servizi alla logistica
 4. Gestire il «condominio interporto» puntando alla qualità della struttura
- 

Ad oggi l'asset più importante dell' Interporto è costituito dalle imprese e dalle attività svolte

- sono presenti 59 aziende
 - raddoppiate nel corso degli ultimi 3 anni, appartenenti ai settori della logistica, servizi, trasporti
 - alcune di rilievo internazionale
 - con un PIL stimato di oltre 350 €milioni
- oltre 1200 le persone che operano sia direttamente che nell'indotto
- sono 650.000 (3.000 al gg) i transiti annui in/out ai varchi interportuali (+45% dal 2015 al 2018)
- dal 2015 sono ripresi i traffici ferroviari con la riattivazione del terminal

Ad oggi le infrastrutture per le attività logistiche esistenti sono pressoché totalmente utilizzate, con possibilità di ulteriori realizzazioni



2 Gates di accesso **11 km** di strade **5 km** di recinzione anti-intrusiva **14** cabine di trasformazione da MT a BT
400 km di linee elettriche MT e BT **300 km** di cavi per illuminazione pubblica **50 km** di fibra ottica
53 contatori esterni gestiti da Interporto **15 km** di tubazioni per la fornitura idrica **2** Server fisici **5** Server in Cloud

Nel corso di questi anni abbiamo lavorato per accrescere i servizi offerti, per mantenere gli standard qualitativi della struttura



SERVIZI alle persone

Bar ristorante
 Sala convegni
 Uffici direzionali
 Sportello bancomat
 Formazione
 Trasporto pubblico



SERVIZI ai mezzi

Distributore carburanti
 Officina meccanica
 Lavaggio Cisterne
 Riparazione container
 Piazzale sosta Trailers
 Riparazione ferroviaria



SPORTELLO Unico e

SERVIZI alle
imprese
Pesa certificata

Fast Corridor

Agenzia delle dogane
(Ministero delle Finanze)

Fitosanitario
(Servizio tecnico regionale Laboratorio in spin-off con l'Università di Pisa)

Carabinieri Forestale
(Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali)

Agecontrol
(Agenzia del Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali)

Il nostro piano industriale prevede un'ulteriore crescita di servizi finalizzati alle esigenze degli utenti e lo sviluppo dei traffici

I nostri progetti:


**MAGAZZINO
DEL FREDDO**

A completamento della filiera agro-alimentare già presente, sono stati apportati lavori per la realizzazione di un magazzino per merci surgelate, per offrire un servizio attualmente non presente nel porto di Livorno e nella filiera alimentare.



**TRUCK
VILLAGE**

Il traffico più importante del porto di Livorno sono i RO-RO. Abbiamo studiato un progetto per la realizzazione di un TRUCK VILLAGE al servizio dei trasportatori e dei loro mezzi che razionalizzi le soste finalizzate alle tempistiche di sbarco e imbarco al porto di Livorno.



FORESTERIA

Abbiamo progettato di realizzare un servizio di foresteria e accoglienza al servizio degli utilizzatori della struttura.

I nostri progetti



**FIBRA
OTTICA**

IOT (Intelligent Operations Center)
Progetto di collegamento in fibra ottica tra il porto di Livorno, il porto di Piombino, e l'Interporto per realizzare un'unica cabina di regia e monitoraggio delle tre piattaforme informatiche



**GESTIONE
ENERGIA**

Ad oggi interporto produce con il fotovoltaico il 15% dell'Energia che consuma. Stiamo progettando di realizzare nuovi investimenti per raggiungere la copertura più alta possibile dal punto di vista energetico.



**GESTIONE
IDRICA**

Abbiamo realizzato un impianto potabilizzatore che renderà autonomo l'Interporto, per soddisfare le esigenze di acqua potabile per uso industriale

Le grandi opportunità

TOR Trailers onto Rail



DAL MEDITERRANEO ALL'EUROPA UN SERVIZIO INTERMODALE

Il prolungamento del tratto marino delle autostrade del mare senza autista, attraverso il trasporto combinato strada-ferrovia per intercettare parte dei 400.000 semirimorchi che gravitano sul porto di Livorno



PHARMA Piattaforma logistica

NUOVO HUB IN TOSCANA III° PIATTAFORMA IN ITALIA

Nuova piattaforma logistica digitale interamente dedicata al settore farmaceutico per le imprese della Toscana

Protocollo d'Intesa Mise - Regione Toscana - AdSP - Interporto

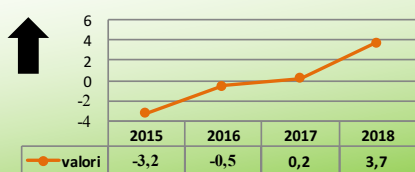
Comune di Collesalveti

Il Vespucci al centro dei grandi interventi infrastrutturali

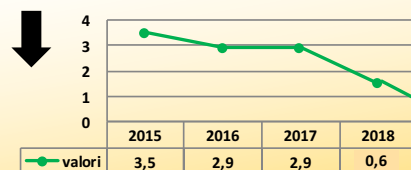


Dal punto di vista finanziario permane ancora una situazione non definitivamente stabilizzata. Nonostante il Piano di ristrutturazione ex art.67 manchi ancora degli impegni assunti dai soci nel maggio 2016, la società ha seguito il percorso previsto ottenendo risultati apprezzabili (certificati a fine 2018 da KPMG)

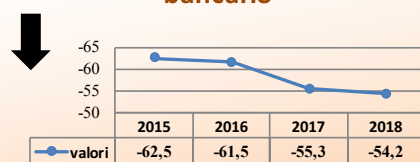
Un costante miglioramento dei risultati economici



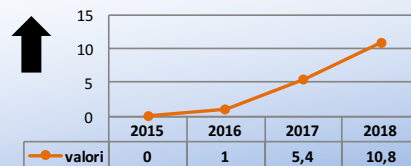
La consistente riduzione del debito vs i fornitori



La progressiva riduzione dell'indebitamento bancario



Importanti dismissioni di asset non strategici



Le esigenze del Vespucci per il futuro

1. Stabilizzazione definitiva della situazione societaria
2. Crescita nell'integrazione gestionale con il Porto
3. Sostegno da parte di Regione Toscana e AdSP sul progetto TOR
4. Progettare il futuro partendo dal probabile ampliamento del perimetro interporto

UNO DEI PUNTI FORTI DELL'INTERPORTO VESPUCCI DI GUASTICCE

Il simulatore di guida della Global Service

Se n'è parlato solo in occasione dell'inaugurazione, qualche settimana fa. Eppure il simulatore di guida per i mezzi di movimentazione merci nei piazzali sta diventando uno dei "Plus" dell'interporto Vespucci di Guastice. Grazie all'intraprendenza della Global Service di Raffaele Brasile, che si occupa ormai da anni dei mezzi di movimentazione merci sui piazzali portuali e delle aziende, l'istallazione di un modernissimo simulatore consente oggi la formazione di personale per la guida dei mezzi stessi. In piena sicurezza, con la possibilità di variare tipologia di mezzo e di masse da spostare, e con tanto di certificazione dei risultati.

Nel presentare la nuova iniziativa, il titolare della Global Service ha brevemente ricordato che oggi la formazione alla guida dei mezzi di piazzale è una delle fasi più delicate, proprio per l'insita pericolosità dei mezzi: che si muovono spesso in ambiti ristretti, insieme a lavoratori che al loro fianco operano anche in condizioni di scarsa visibilità e con rumori di fondo che coprono anche gli allarmi. Non è un caso che gli incidenti sui piazzali portuali - ma anche su quelli delle industrie - hanno troppo spesso protagonisti proprio i piccoli ma pesanti fork-lift o i carrelli semoventi. Il poter sviluppare una formazione completa, ma nello stesso tempo senza rischi e senza impegnare mezzi che invece devono lavorare il più possibile, è un vantaggio importante. Che per di più apre la strada a giovani di buona volontà, preparati e consapevoli dei rischi non solo di chi guida, ma anche e specialmente dei lavoratori che gli stanno intorno.

Il simulatore installato in una delle sale dell'interporto Vespucci ha riscosso molta attenzione anche dalle scuole livornesi che operano nel campo della formazione professionale. E si scopre che la guida dei mezzi meccanici di piazzale è uno dei mestieri che apre le maggiori possibilità di assunzione,



Raffaele Brasile

a patto di essere davvero competenti. Siamo dunque di fronte a un'iniziativa, quella di Raffaele Brasile, che ha una indiscussa valenza anche sociale, perchè può aprire la strada del lavoro a giovani che non abbiano paura di lavorare in condizioni anche disagiate, ma sempre in un quadro di crescita professionale e di sviluppo tecnologico. Basta seguire l'evoluzione degli stessi mezzi di lavoro per capire che è davvero finito il tempo dei "praticoni" al volante. Oggi ci sono mezzi polivalenti, con il crescente ricorso alla motorizzazione ibrida o elettrica,

con enormi potenzialità anche per gli automatismi. Che tuttavia richiederanno ancora per molto tempo l'uomo e la sua intelligente formazione.



Un allievo al simulatore di guida.

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



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