

# LA GAZZETTA MARITTIMA



I QU  
ADE  
RNI.

*Con Espo a Livorno  
la "notte" dei porti*



MAGGIO 2019

# 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



# SOMMARIO

- 5 Così la XVI assemblea  
Espo a Livorno
- 7 Il saluto dell'Ammiraglio
- 9 Il Mediterraneo che  
l'Europa deve valorizzare
- 13 Il Rixi pensiero sulle  
priorità per i porti italiani
- 15 La Toscana nella  
portualità europea
- 17 Rinnovare ma con le  
persone sempre al centro
- 19 Lo "scavalco" e i raccordi  
FS cargo
- 25 La notte nera dei porti

## 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° 46 del 12 Giugno 2019 - P.I. 45%

## Questo mondo alla fine del suo mondo

**C**i sono un paio di cose che la recente assemblea di Espo a Livorno ha evidenziato in modo pressochè unanime. E sarà bene farci una piccola riflessione.

La prima è che il mondo dei porti, così com'è oggi almeno in occidente, è arrivato alla fine del mondo. Una formula che non lascia scappatoie interpretative; e che è stata ulteriormente chiarita quando lo stesso presidente di Espo Eamonn O'Reilly, che ha presentato l'assemblea con il titolo di "Porti d'Europa in un nuovo mondo" ha poi avallato chi nel corso dei tanti interventi ha dimostrato, cifre alla mano, che la portualità europea è rimasta in media arretrata di cinquant'anni. Di questi tempi, sembra volerci rimandare alla preistoria o quasi.

La seconda cosa è che la responsabilità di questo gap non è tanto degli imprenditori marittimi, della portualità in genere o dell'armamento: ma è delle regole farraginose, qualche volta assurdamamente inapplicabili come in Italia, dei governi e della stessa Europa. Il memorandum che è uscito da Espo, e che sarà inviato al nuovo governo di Bruxelles - quando si farà: e anche qui i tempi conterebbero - evidenzia che i porti totalmente nuovi, che nascono dove prima non c'era nemmeno una banchina, consentono di partire senza gli appesantimenti di città portuali del Medioevo, come è invece da noi. Ma con un "caveat", opportunamente sottolineato nel suo intervento dal presidente di Assoportti Daniele Rossi: cioè che il progresso non si fa sulla pelle di chi lavora e che dunque - concetto da estendere - anche i porti cinesi, o nordafricani, o indiani - presto dovranno fare i conti con una manodopera non totalmente sostituibile dai computer, e quindi con le giuste rivendicazioni. Il mondo dei porti d'oggi sarà anche alla fine del mondo, ma gli uomini rimangono ed hanno diritto a condizioni di vita e di lavoro umane. Con una postilla sull'infuriare delle inchieste della magistratura sui porti italiani. "Il nostro sistema portuale non è fatto da crimi-

nali. Se qualcuno sbaglia deve pagare, ma le leggi devono essere chiare e non lasciare margini di equivoco". Sacrosanto.

\*

*In questo Quaderno ci occupiamo di Espo e dei lavori di Espo ma da un punto di vista, se ci permettete, più italiano che europeo. I resoconti di quanto è stato detto dal palco del Goldoni sono stati fatti e commentati sul web, sui quotidiani, sui periodici più o meno specializzati: e abbiamo notato che alla fin dei conti la grande e tanto attesa assemblea europea qualche volta è sembrata più un insieme di analisi su metodologie e tecnologie portuali che non una indicazione di terapie. Logico, forse: visto che Espo si è tenuta alla vigilia delle elezioni europee e quindi a fronte di un orizzonte prossimo non definito né definibile.*

*Però sulla parte che riguarda il nostro Paese, e la portualità italiana, diagnosi e terapie sono state entrambe nette. Ci ha colpito, in particolare, un'affermazione di Zeno D'Agostino, vicepresidente di Espo e presidente del sistema portuale di Trieste, che a margine dei saluti del ministro Toninelli e del viceministro Rixi ha commentato in una breve chiacchierata con noi: "Quello che in Italia non si è ancora capito bene è che lo sviluppo del sistema portuale italiano dipende più dai rapporti con i paesi europei che non da Roma. Personalmente, per il porto di Trieste, io passo più tempo a Vienna che a Roma". Significativo.*

\*

*Infine ci piace evidenziare quanto è emerso dal teatro Goldoni per il sistema logistico livornese e toscano. Il commissario governativo dell'Autorità di sistema portuale, ammiraglio Pietro Verna, ha portato a casa, finalmente, la firma dell'accordo per il collegamento ferroviario tra porto e interporto ("scavalco") e dell'altrettanto importante collegamento della rete ferroviaria costiera con il tracciato europeo attraverso il "bypass" di Pisa tante volte ipotizzato. Verna si è anche confermato gentiluomo quando ha detto - e ripetuto in più occasioni - che stava raccogliendo i frutti del lavoro di chi l'ha preceduto, e che è stato un buon lavoro. Non ha peccato di protagonismo, se n'è andato a Roma a curare gli interessi del porto anche durante i lavori evitando il palcoscenico, ha ribadito il valore dell'organico di palazzo Rosciano. Insomma, anche durante Espo ha fatto il commissario in punta di piedi, lavorando in silenzio. Anche questi aspetti, non solo formali, contano. Da Espo Livorno ha ricavato l'impressione di essere considerato in Europa un porto "in fieri", cioè da realizzare. Impressione più che valida, solo raffreddata da quanto detto dal viceministro (genovese...) Rixi - poi dimissionario per le note vicende giudiziarie -, che sul nostro progetto di Darsena Europa si è detto tiepido non tanto per il progetto in se, quanto perché - e qui ha ragione - non si può creare un grande porto se prima non si eliminano i colli di bottiglia che condizionano i suoi accessi sia stradali che ferroviari. Un monito per chi ancora cincischia, da anni, sulle strozzature invereconde del Calambrone, sui ponti levatoi da castello medioevale e sull'unico binarietto per la darsena Toscana. Da Espo per Livorno è uscito un richiamo: buonsenso, se ci sei batti un colpo.*

**Antonio Fulvi**

# Così la XVI assemblea Espo a Livorno

*Strettamente in inglese, come del resto si è svolto quasi totalmente il dibattito nell'assemblea di Espo, il programma della "due giorni" europea a Livorno sintetizza nel modo più completo la portata degli interlocutori e i temi sviluppati. Che costituiranno poi la base concentrata del Memorandum annunciato per il nuovo governo dell'Unione Europea.*

## IL PROGRAMMA DELL'ASSEMBLEA ESPO 2019

The world is undergoing revolutionary changes. Climate change, digitalisation, geopolitical crises and looming trade wars, automation and increased citizens' engagement are among the main game changers.

Port managing bodies are at the same time dynamic, commercial developers and stewards of economic, sustainable and social growth for the wider port community. They have increased responsibility to stay ahead of upcoming developments and address the challenges. European ports are agile and resilient. Adapting to a new world is imperative. But for many ports that is not enough. As hubs of transport, energy, industry and blue economy, they want to - or are asked to - play a more active role. They can be the ideal matchmaker between all stakeholders in the port ecosystem.

This ESPO conference will set off with an impressive line-up of inspirational speeches drawing up this "new world" we are entering in.

In five subsequent sessions, speakers and audience will be exploring different upcoming game changers in more detail and try to find answers to different questions: what are the new technologies? Who are the new players? How to prepare for a new trade and geopolitical environment? What is the future of work in the port sector? And what can be expected from the new port? What does the port need to be able to play its role? What about policy? What should we expect from the new Commission and Parliament?

As always, the ESPO conference will feature a combination of high-level and off-the-beaten-track speakers, combined with different discussion moments and interaction with the audience.

Moreover, the ESPO conference is more than just a conference. Also this year we have foreseen different networking moments in the fantastic setting of the Livornese heritage. Imagine discussing the new world and its impact on ports in a beautiful 19th century theatre and, during the Conference Dinner, enjoying the Livornese cuisine with the other delegates in an old medieval Fortress in the middle of the port.

So reasons enough to fill in the registration form now and be part of this annual highlight of the European Port Industry.

### DAY 1: THURSDAY 23 MAY

08.15: Departure from hotels to *Goldoni Theatre*

08.30 – 09.00: Registration and welcome coffee

#### 09.00: Opening Session

Welcome

By **Eamonn O'Reilly**, Chairman ESPO

By **Danilo Toninelli**, Honourable Minister of Infrastructures and Transport

By **Daniele Rossi**, President of Assoport

By **Pietro Verna**, Commissioner of the North Tyrrhenian System Ports Authority

#### 09.45: Setting the scene

Key note address

By **Dame Inga Beale**, Former CEO, Lloyd's of London

Q&A

#### 10.30: Coffee Break

#### 11.00: Session 1 – The New World

Dr **Martin Stopford**, President, Clarkson Research

Matt Stone, Associate partner at Mc Kinsey and **Oscar Egerström**, Underwriter at TT Club: Presentation of "*Brave new world: container transport in 2043*", study authored by Mc Kinsey and TT Club.

#### 11.45: Session 2 – New Technologies

Moderator: **Sotiris Raptis**, Senior Advisor, ESPO

**Paivi Haikkola**, Ecosystem Lead, One Sea Autonomous Maritime Ecosystem: *Automation in Maritime Transport and Port Industry*

Dr **Steven Shladover**, research engineer, University of California, Berkeley, Path Program: *Platooning: The role of truck platooning in improving the efficiency of port-hinterland connections*

Dr **Carlo Raucci**, Principal Consultant, University Maritime Advisory Services: *the different technological pathways towards the greening of the shipping sector*

**Mattia Cecchinato**, Offshore and Sustainability Analyst, Wind Europe: *Ports at the service of the wind industry*

Q&A

#### 12.45: Fireside chat

Between **Pino Musolino**, President of the North Adriatic Sea Port Authority and **Kurt Bodewig** TEN-T Coordinator for the Motorways of the Sea

#### 13.00: Lunch

**14.15: Presentation of ESPO Memorandum for the new Commission and European Parliament**

Isabelle Ryckbost, Secretary General, ESPO

**14.30: Session 3 – New Players**

Moderator: **Bogdan Oldakowski**, Secretary General, Baltic Ports Organisation

**Robert Hall**, International partner, Logistics & Industrial, Cushman and Wakefield: *Changing face of distribution: the shape of things to come*

**Joyce Bliet**, Director of Digital Business Solutions, Port of Rotterdam: *Step by step towards a digital port*

**Sascha Treppete**, Head of Business Development and Strategy, Duisburger Hafen AG, *Developing the European inland transshipment hub for goods trade with China*

Dr **Markus Kückelhaus**, Vice-President Innovation and Trend Research, DHL Customer Solutions and Innovation: *Digitalisation and the future of supply chains*

**Sam Quintelier**, Cargo Business Development Manager, Brussels Airport Company: *Air cargo transport, a new multimodal partner for ports?*

**15.45: Coffee break****16.15: Panel Discussion**

Moderator: **Richard Ballantyne** Chief Executive, British Ports Association

**Faig Abbasov**, Shipping Officer, Transport & Environment

**Marco Conforti**, Past President of Assiterminal, Vice President of CONFETRA

**Jens Meier**, CEO, Port of Hamburg

**Livia Spera**, Political Secretary for Dockers and Fisheries, European Transport workers' Federation

**Sotiris Theofanis**, Executive Chairman and CEO of the Thessaloniki Port Authority

**17.00: Country profile – Analysis of the Italian maritime economy**

**Alessandro Panaro**, Head of “Maritime and Mediterranean Economy” Department, SRM: *Analysis of the Italian Maritime Economy*

**17.15: End of Day 1****20.00 Conference Dinner**

Old Fortress, Piazzale dei Marmi, Livorno

**DAY 2: FRIDAY 24 MAY**

08.30: Departure from hotels to Goldoni Theatre

08.30 – 09.00: Welcome coffee

**09.00: Implementing “user pays” and “polluter pays” principles in transport**

**Silvia Maffii**, Co-founder and managing director of TRT Trasporti e Territorio: Presentation of the EC Study “Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport externalities”

Q&A

**09.45: Session 4 – The New Trade and Geopolitical Environment**

Moderator: **Yves Adriaensen**, Manager Market Intelligence, Port of Antwerp  
**Iana Dreyer**, Founder and Editor of Borderlex: *the new trade environment: impact on Europe and its ports*

**Navy Captain Hans Huygens**, Head of Military Assessment and Planning, European Union Military Staff (EUMS): *the new geopolitical environment: impact on maritime trade and ports*

**Mark Watts**, Coordinator of UK Transport in Europe (UKTiE): *Brexit: what is next?*

Fireside chat with **Mike Di Bernardo**, Deputy Executive Director Marketing and Customer relations, Port of Los Angeles

**10.45: Session 5 – New Ports**

Moderator: **Matej Zakonjšek**, Head of Cabinet of Commissioner Violeta Bulc  
Prof. **Theo Notteboom**, Professor in Port and Maritime Economics and Management and Director of Center for Eurasian Maritime and Inland Logistics (CEMIL): *Characteristics and role of the European ports in a new world*

Dr. **Cleopatra Doumbia-Henry**, President of the World Maritime University, *Transport 2040: Automation, Technology, employment – the future of work*

**11.30: Coffee Break****12.00: Closing Roundtable Session: New policy and policy makers**

Moderator: **Wim van de Camp**, Member of the European Parliament

**Christine Cabau Woehrel**, Vice President CMA CGM

**Zeno D’Agostino**, President of the Port Network Authority of Eastern Adriatic Sea and Vice-Chairman ESPO

**Magda Kopczynska**, Director for Waterborne Transport in Directorate-General for Mobility and Transport within the European Commission

**Wilfried Lemmens**, Managing Director Belgian Shipowners Association

**Eamonn O’Reilly**, Chairman of ESPO

**Pawel Wojciechowski**, European Coordinator for the TEN-T Rhine-Alpine Corridor

**13.00: Closing of 2019 Conference**

**Eamonn O’Reilly**, Chairman, ESPO

**13.10: Announcing ESPO Conference 2020**

**Ingvar M. Mathisen**, Port Director/CEO, Port of Oslo

**13.15: Pick-up of the lunch package and departure for canal boat tour**

On a first come, first served-basis in the registration system

**13.30: Departure canal boat tour****15.00: Back from the canal boat tour**

Delegates will have the choice to either go back to their hotel or to join the Port Visit by bus.

**15.30: Arrival back at hotels (if you are not joining the Port Visit by bus)****15.00: Departure for the Port Visit by bus****17.15: Arrival back at hotel**

IN APERTURA DELLA XVI ASSEMBLEA DI ESPO

# Il saluto dell'Ammiraglio

*Il commissario governativo dell'Autorità di sistema portuale del'Alto Tirreno, ammiraglio Pietro Verna, si è trovato nella delicata posizione di fare da ospite di un'assemblea europea "conquistata" e organizzata dal suo predecessore Stefano Corsini. E per quanto anche negli ultimi mesi Verna e lo staff abbiano lavorato sodo, ha voluto, nel suo saluto al teatro Goldoni, dare atto cavallescamente ai fatti. Ricordando comunque che Livorno ha i suoi punti d'eccellenza e continua a lavorarvi per migliorarli ancora.*

Sono molto onorato di porgervi a nome dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e mio personale - ha detto il commissario dell'AdSP dell'Alto Tirreno - un caloroso saluto di benvenuto a Livorno, città natale di illustri figure come Pietro Mascagni e Amedeo Modigliani, per la XVI Conferenza annuale di ESPO.

Colgo l'occasione per salutare tutti i presenti, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, l'Ambasciatore del Qatar in Italia, il presidente di ESPO, il presidente di Assoporti. Inoltre, desidero ringraziare i miei predecessori per aver voluto portare questo importante evento a Livorno ed il personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che si è prodigato per organizzare questo prestigioso evento.

Come suggerisce il tema di questa edizione della Conferenza ESPO, i porti europei sono chiamati ad affrontare le sfide e le difficoltà che un "nuovo mondo" pone dinanzi a loro ad un ritmo sempre più incalzante.

Sfide e difficoltà che provengono dall'evoluzione tecnologica, dalle decisioni politiche, dalla sempre pressante globalizzazione, dai mutamenti geopolitici.

Questo fa sì che la situazione sia in costante mutamento, tale da costringere i porti, per la loro stessa sopravvivenza, ad un continuo adattamento per far fronte alle diverse necessità.

Il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, comprendente i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia Isola, si conferma come uno dei più dinamici e produttivi, con una movimentazione complessiva di 44 milioni di tonnellate.



Pietro Verna

Alcune tipologie di traffico, inoltre, lo pongono ai vertici della portualità nazionale, come il traffico di auto nuove (oltre 660.000 unità), i prodotti forestali (1.700.000 tonnellate), i passeggeri (oltre 9.600.000 di cui oltre 800.000 croceristi), i contenitori (750.000 teus).

Il ruolo dei porti, tuttavia, si è evoluto: non più soltanto centri per lo sbarco e l'imbarco delle merci ma nodi essenziali dell'intermodalismo e della logistica.

In tale ottica vanno visti gli sviluppi infrastrutturali previsti per i porti di Livorno e Piombino.

A Livorno, il progetto Darsena Europa prevede la realizzazione in due fasi di un terminal per contenitori e, successivamente, di un terminal RO-RO.

Il terminal contenitori, in particolare, avrà una superficie di 60 ettari, fondali da -16 a -18 metri, 1,5 chilometri di banchina e sarà dotato di raccordi ferroviari direttamente collegati alla rete nazionale.

Riguardo al settore ferroviario ho il piacere di sottolineare come in questa stessa sede, verrà siglato con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, la Regione Toscana, le Ferrovie e l'AdSP MTS l'accordo per la realizzazione dei collegamenti

ferroviari del porto di Livorno con il corridoio ten-t scandinavo-mediterraneo.

In particolare, l'accordo è destinato a potenziare i collegamenti tra porto ed il corridoio e promuovere l'integrazione modale e l'interoperabilità, in coerenza con le linee guida TEN-T.

La prima fase prevede la realizzazione del cosiddetto "Scavalco Ferroviario", cioè il superamento della linea ferroviaria tirrenica tramite apposite opere per il congiungimento ferroviario tra il porto di Livorno e l'Interporto A. Vespucci.

Il completamento del progetto prevede quindi il collegamento tra Interporto A. Vespucci con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada ed il By-Pass del nodo di Pisa in direzione di Firenze, finalizzati a potenziare l'itinerario tra i porti di Livorno e Piombino e l'asse dorsale del Corridoio ScanMed.

Queste opere garantiranno un rafforzamento dei collegamenti tra le banchine portuali esistenti e quelle future (Darsena Europa) con la rete ferroviaria nazionale e, appunto il corridoio Scan-Med.

Dal canto suo il porto di Piombino offre già infrastrutture adeguate e versatili che ben si inseriscono nell'ottica di sistema con il porto di Livorno.

Il potenziamento della strada statale 398 e l'accesso viario nord alle aree portuali di Piombino completeranno questo quadro dove il sistema del Mar Tirreno Settentrionale rappresenterà per i traffici marittimi un nodo logistico unico in Italia.

L'AdSP MTS ed i suoi porti sono quindi pronti a raccogliere e, se possibile, percorrere le sfide che il futuro pone, potendo tra l'altro contare su operatori marittimo-portuali di elevate capacità manageriali e pronti a mettersi in gioco per far fronte a tali sfide.

Sarà sicuramente interessante comprendere dagli interventi dei relatori quali saranno le principali sfide da affrontare e con quali mezzi i porti potranno mantenersi competitivi ed efficienti.

Auguro a tutti un piacevole soggiorno a Livorno e buon lavoro.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

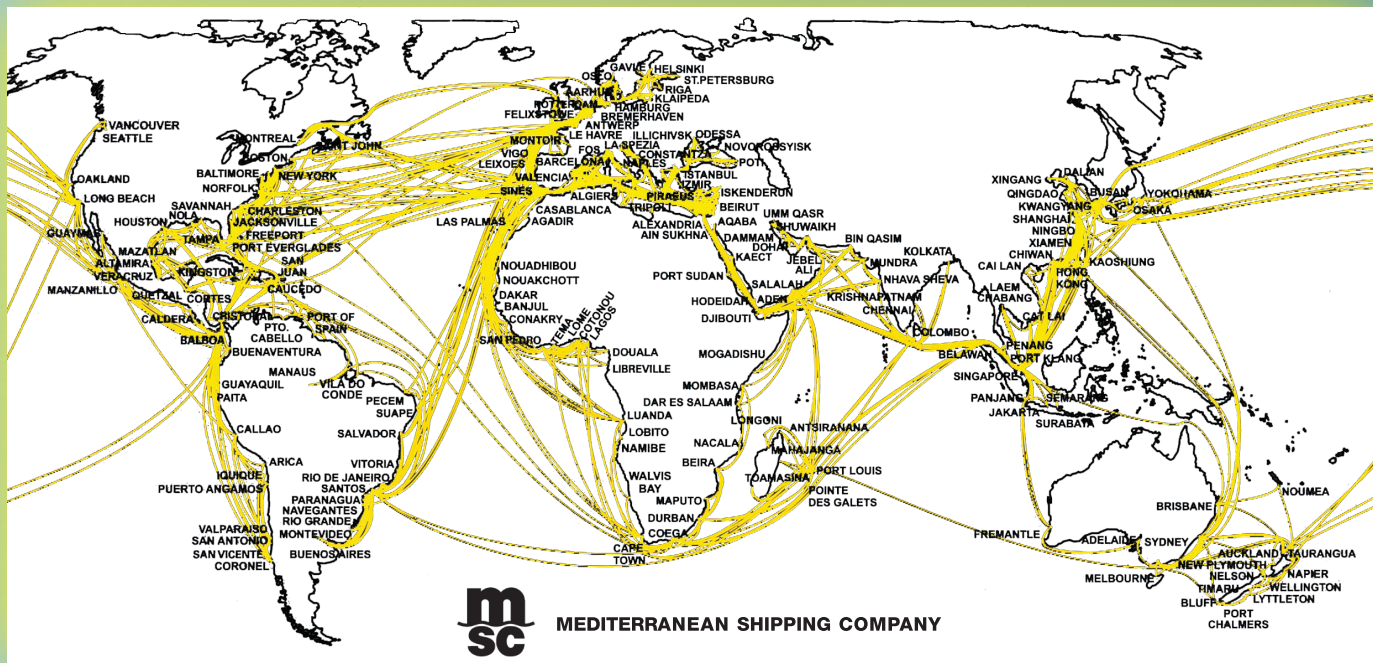
# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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)**



L'INTERVENTO DEL MINISTRO TONINELLI

# Il Mediterraneo che l'Europa deve valorizzare

*Il ministro alle infrastrutture e trasporti del governo italiano Danilo Toninelli ha così voluto salutare gli ospiti nazionali ed europei convenuti per la XVI assemblea di Espo, evidenziando l'esigenza di una valorizzazione degli scali del Mediterraneo e l'armonizzazione di una politica europea condivisa.*

Ringrazio prima di tutto ESPO, l'Organizzazione dei Porti Europei, per aver scelto di organizzare nel nostro Paese e in un porto come Livorno la sua Conferenza Annuale. Si tratta di uno tra gli eventi più prestigiosi sul tema della portualità e la scelta di Livorno conferma l'interesse di un Paese come l'Italia a discutere e confrontarsi sui temi cardine della conferenza.

Ringrazio le Autorità presenti e gli autorevoli relatori che in questa mattinata di riflessione ed analisi hanno contribuito a delineare un quadro globale sulle prospettive dello shipping, della portualità e della logistica.

La discussione di stamattina ha riguardato le prospettive dei porti europei e da qui vorrei iniziare la mia analisi. L'Europa è il perno della rete commerciale mondiale: 28 Stati Membri, quasi 1.000 porti marittimi commerciali dai quali si genera l'1% del PIL dell'intera Unione e 2,2 milioni di soli addetti diretti. Ma anche il continente dal quale provengono le prime tre più grandi Compagnie mondiali di navigazione e che - tra rotte transoceaniche, mari del nord e Mediterraneo - è da sempre la patria della portualità e dei traffici marittimi.

Abbiamo condiviso fin da subito i



Danilo Toninelli

principi che ispirano la politica europea dei trasporti e della navigazione: competitività, innovazione tecnologica, centralità delle infrastrutture logistiche, sostenibilità ambientale.

E siamo anche consapevoli che i traffici marittimi commerciali e la portualità rappresenteranno sempre più, nei prossimi anni, un terreno su cui misurarsi. Su questo terreno, gli interessi degli Stati Membri non sempre coincidono, così come non sempre convergono le posizioni tra questi e le Istituzioni europee. Lo dimostrano le delicate vertenze sul Regolamento per l'accesso ai servizi portuali, il Regolamento aiuti di stato, gli incentivi per le Autostrade del mare, tutte vertenze sulle quali ogni Stato membro ha aperto un dialogo intenso con la Commissione per far valere le proprie specificità.

La delicatezza di queste vertenze trova conferma e giustificazione nei dati più recenti sul trasporto via mare, che continua ad essere la principale modalità

di movimentazione delle merci nel mondo: l'80% del commercio internazionale viaggia su nave per volumi che sono stati stimati nel 2018 di 11 miliardi di tonnellate di merci. La Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo ha stimato un tasso di crescita annuale del 3,8% fino al 2023, con il traffico containerizzato che toccherà punte del +6%.

Come risponde l'Europa a questa crescita? Tre porti del Nord Europa sono da tempo tra i top 20 degli scali mondiali (Rotterdam, Anversa e Amburgo) mentre dalla frontiera sud dell'Europa, il Mar Mediterraneo, arrivano stimoli e segnali di incredibili potenziali di crescita. I dati ci dicono che il raddoppio del Canale di Suez ha determinato un aumento della tipologia e dei volumi di traffico marittimo arrivato nel Mediterraneo: per citare un dato su tutti, il traffico delle mega porta-container da 13 a 20 mila Teus è aumentato del 56% in 3 anni. Stiamo parlando di un mare, il Mediterraneo, dove transita il 20% del traffico marittimo commerciale mondiale e il 25% dei servizi di linea container e dove negli ultimi 20 anni le merci movimentate hanno registrato un aumento del 500%.

Proprio il traffico containerizzato ha dato il suo contributo più grande all'espansione dei servizi portuali in Europa. L'esigenza di arrivare su tutti i mercati ha fatto crescere il numero delle destinazioni toccate dalle navi e ha costretto gli Stati ad avviare piani di modernizzazione delle infrastrutture esistenti per accogliere navi sempre più grandi. Per semplificare, oggi il regolatore pubblico

si trova continuamente stimolato da parte del sistema dello shipping su tre diverse esigenze:

l'ampliamento delle superfici disponibili per lo sbarco/imbarco e la sosta dei contenitori, con le relative opere marittime di difesa;

l'approfondimento dei fondali;

il potenziamento delle vie d'accesso stradale e ferroviarie e la modernizzazione delle infrastrutture immateriali.

Questo terzo punto continua ad essere molto importante perché ci consente di avvicinare i nostri porti alle principali reti europee di trasporto. Proprio lo sviluppo delle reti TEN-T ha favorito le connessioni interne tra gli Stati Membri, avvicinando diverse aree di sviluppo, ma oggi sentiamo la necessità di porci anche un altro tema: quello delle connessioni tra l'UE e i mercati globali, a cominciare dai fronti Orientale (Asia) e Mediterraneo (Paesi del Nord Africa).

In questo quadro di sviluppo, si inserisce il miglioramento dei nostri rapporti con la seconda economia mondiale. La Cina, già presente in alcuni porti nord europei, ha avviato una decisa penetrazione anche nei terminal mediterranei, concentrando ingenti investimenti in Grecia, Turchia, Israele e Spagna.

Per la Cina, il Mediterraneo è il crocevia tra i mercati europei e il Nord Africa, con l'opportunità di raggiungere la costa est degli Stati Uniti. Ad oggi, il 60% del commercio cinese avviene via mare. Il Paese è dunque leader mondiale del trasporto su nave, con una quota del 35% sul traffico container.

Il Governo italiano, sottoscrivendo il Memorandum del 23 marzo scorso, ha voluto riaffermare che i porti italiani fungono da terminale privilegiato della Via della Seta marittima, si è impegnato tra l'altro a promuovere lo sviluppo di progetti bilaterali di collaborazione, a sviluppare l'interoperabilità delle infrastrutture (porti e telecomunicazioni), a facilitare investimenti e commerci reciproci, a pervenire ad un coordinamen-



*Il commissario Verna saluta gli ospiti di Espo.*

to delle politiche fiscali, ad esplorare la possibilità di collaborazione nella formazione di risorse umane. Tutto questo con l'obiettivo di valorizzare sempre di più le nostre produzioni e di aprire spazi di mercato sempre maggiori all'economia italiana.

L'Italia ha puntato sulla qualità delle sue infrastrutture e la vicinanza con i mercati dell'Europa centrale e orientale, sfruttando le opportunità dei sistemi portuali e ferrati già esistenti e operativi, come il sistema dell'Alto Adriatico, con Venezia e Trieste, e il sistema dell'alto Tirreno con Genova. Ma se Trieste e Genova, per la loro particolare posizione geografica, sono considerati i principali porti per l'arrivo delle merci provenienti dal Far-east, anche altri scali, come Livorno, possono giocare un ruolo fondamentale.

D'altro canto, la Cina non ha ignorato il ruolo strategico che la posizione geografica dell'Italia garantisce ai suoi porti, quali piattaforma di distribuzione dei beni provenienti dall'Asia e di raccolta delle merci europee da distribuire sul mercato globale.

La nuova Via della Seta è certamente una grande opportunità per noi europei, ma deve diventare anche una grande sfida: quella di non essere considerati da Pechino solo "mercato" ma anche "partner", attraverso una forte coesione territoriale infrastrutturale e logistica, e attraverso l'innovazione.

Per quanto riguarda i porti italiani,

l'impostazione strategica che stiamo portando avanti è ben chiara, e non si tratta di un impegno astratto per il futuro.

Prima di tutto, senza incorrere nell'errore di guardare al solo netto container, l'Italia deve continuare a puntare in maniera ancora più forte sui suoi asset di eccellenza. Mi riferisco, in particolare, al segmento dello Short Sea Shipping (le Autostrade del Mare) e al traffico rinfusiero. Senza dimenticare che il Mediterraneo è anche un grande mercato

del trasporto persone e delle crociere.

Siamo leader in Europa per lo sviluppo delle Autostrade del Mare e ci stiamo attrezzando per sostenere la progressiva diffusione dei combustibili alternativi nell'armamento nazionale – e della sua distribuzione negli scali portuali – in vista delle importanti scadenze comunitarie del 2020.

Continuiamo a puntare con forza sui porti "core" come fulcro delle nuove Autorità di Sistema Portuale e su questi porti vogliamo concentrare le risorse pubbliche sulle connessioni materiali e immateriali: accessibilità via mare (i dragaggi), via terra (ultimo miglio ferroviario), tecnologia e semplificazioni sulle operazioni di controllo e sdoganamento della merce (fast corridor, pre-clearing, fascicolo elettronico).

Circa le opere di dragaggio, non c'è porto che abbia visitato, dove il tema non mi è stato posto in maniera pressante dalle comunità locali. Ci sono iter amministrativi bloccati e veri e propri interventi in alcuni casi fermi da anni. Stiamo lavorando con il Ministro Costa per semplificare le procedure e accelerare i tempi, consapevoli di quanto il tema sia decisivo per la competitività e la sicurezza degli scali.

Circa gli investimenti in tecnologia, stiamo lavorando per rendere maggiormente connessa la nostra logistica, ridurre le esternalità negative e dedicare una rinnovata attenzione per le connessioni immateriali, quali la digitalizzazione, un sistema di controlli e smistamento merci

moderno, rapido e tecnologicamente avanzato.

L'Agenzia delle Dogane sta già svolgendo un importante lavoro in materia di digitalizzazione della catena logistica attraverso l'implementazione dello Sportello Unico Doganale (che accorpa in un unico front office tutti i 133 controlli sulla merce in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni), del fascicolo unico elettronico, dei Fast Corridor stradali, ferroviari ed intermodali e delle operazioni di sdoganamento a mare (queste ultime, in stretta connessione con i servizi di monitoraggio resi dal Corpo delle Capitanerie di porto).

Sul fronte dei nostri porti, per esempio, vogliamo potenziare le operazioni di sdoganamento a mare (pre-clearing), perché riducono e in molti casi eliminano i tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco, contraggono i costi del ciclo import/export e decongestionano i modesti spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci: meno tempi "improduttivi" per le navi e meno "sprechi" che sottraggono competitività ai porti italiani!

Se vogliamo continuare a primeggiare tra i Paesi UE per tempi di sdoganamento, dobbiamo puntare ad ulteriori investimenti per la piena digitalizzazione della catena logistica.

Circa i collegamenti di ultimo miglio ferroviario stiamo portando avanti un importantissimo lavoro con RFI. Ci sono ancora molti porti che hanno limiti enormi nel loro sviluppo dovuti alla loro scarsa accessibilità, non solo da mare ma anche via terra.

Una cosa è certa: le ferrovie devono tornare protagoniste nei porti e questo grazie alla condivisione di una strategia con RFI che ci porterà a individuare e coordinare insieme le scelte di intervento sui collegamenti di ultimo miglio ferroviario. La spesa stanziata da RFI per questo obiettivo nel quinquennio 2019/2023 cuba circa 1,2 miliardi di euro. In particolare, stiamo lavorando sul potenziamento di tutti i collegamenti della rete ferroviaria nazionale alle aree con interporti, terminal ferroviari, piattaforme



*Eamonn O'Reilly, presidente di Espo.*

logistiche e raccordi industriali in grado di incidere sull'efficienza dei processi di ingresso/uscita dai terminal.

A conferma di quanto il tema sia rilevante, oggi sono qui a Livorno anche per siglare un accordo tra MIT, Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale e Interporto "Vespucci" per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il Corridoio TEN-T nr. 1, cioè il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

È un accordo da 27 milioni di euro, destinato a potenziare i collegamenti tra il porto ed il Corridoio, promuovendo l'integrazione modale e l'interoperabilità in coerenza con le linee guida del TEN-T. Questa opera consentirà al porto di Livorno di accrescere il suo ruolo di "calamita" per gli investimenti e favorirà la cooperazione tra sistemi territoriali ed infrastrutturali più vasti, grazie ad una rete ferroviaria efficiente e performante.

Il tema dello shift intermodale gomma/ferro e gomma/mare mi consente di accennare al tema della sostenibilità ambientale: siamo certamente favorevoli all'introduzione di misure comunitarie che favoriscano un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Le nostre imprese armatoriali stanno facendo grandi passi in avanti nell'utilizzo dei combustibili alternativi, nell'ottica di abbattere le emissioni di Co2 e delle altre sostanze maggiormente inquinanti: questo è l'orizzonte verso cui tendere. Ma il Governo sta continuando

ad investire anche sugli incentivi Ferrobonus e Marebonus da destinare alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del "tutto strada".

Da ultimo il tema semplificazione. Ho affermato in una recente intervista che possiamo discutere sul modello di governance delle Autorità di Sistema Portuale, sulla loro natura o sulla loro autonomia finanziaria, ma passa necessariamente dalla semplificazione la crescita dei traffici e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per mettere i nostri scali nelle stesse condizioni dei competitor europei e internazionali.

I porti sono realtà dinamiche che devono poter correre con meno norme ma più chiare, che devono avere maggiore "agilità" amministrativa. Qualche novità cominceremo a vederla già con le prossime modifiche al Codice degli appalti che stiamo apportando con il decreto Sblocca Cantieri.

Competitività ed efficienza, insomma, richiedono procedure amministrative semplici, rapide e condivise, in grado di sfruttare le moderne tecnologie digitali per eliminare le inefficienze di natura burocratica che pesano sulla catena logistica.

Concludo evidenziando che i temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali per la politica e le Istituzioni, a livello italiano ed europeo. Tutte le questioni economiche più recenti (Nuova Via della Seta, "guerra dei dazi", Brexit, gestione dei big data, sviluppo dell'e-commerce) ci confermano che sul tema della connettività e accessibilità si gioca una partita decisiva per il futuro che coinvolgerà inevitabilmente i nostri sistemi portuali.

L'evoluzione tecnologica, digitale e telematica determinerà la velocità e la qualità dei flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti; la logistica a terra avrà bisogno di maggiori spazi e di connessioni veloci e sicure con i mercati di riferimento. Da questi cambiamenti passa il futuro dei nostri porti, temi sui quali dovremo continuare ad impegnarci seriamente nei prossimi anni.

e-Doc No.  
Service Mode Company Name  
Allow Partial Load Contact Person  
Contract Party Telephone  
Service Contract Place of Receipt  
i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party  
Telephone i-B/L Carrier Contact Office Service Type Carrier Contact Office  
Cargo Ready Date B/L Issue Place Place of Delivery  
Service Type Company Name  
Cargo Ready Date  
Service Mode i-B/L Allow Partial Load Cargo Ready Date e-Doc No. B/L No. Telephone  
Carrier Contact Office Telephone B/L Issue Place  
Service Type Place of Receipt Cargo Ready Date Service Mode  
Place of Receipt i-Dispatch e-Doc No. Telephone Contact Person  
Carrier Contact Office B/L Issue Place Company Name i-B/L Service Mode Contract Party i-B/L  
Telephone Service Contract B/L Issue Place  
Company Name Telephone i-B/L Allow Partial Load Telephone B/L Issue Place i-B/L e-Doc No. i-Dispatch  
Service Contract Allow Partial Load Contact Person  
B/L No. Telephone Carrier Contact Office Cargo Ready Date  
Contact Person Service Mode Contract Party  
B/L Issue Place Cargo Ready Date Company Name  
Place of Receipt i-Dispatch B/L No. Telephone Contact Person Company Name  
e-Doc No. Carrier Contact Office e-Doc No. i-Dispatch e-Doc No. Contract Party  
B/L Issue Place Place of Delivery Service Contract B/L No.  
i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party Cargo Ready Date Service Type Service Type Cargo Ready Date  
Company Name e-Doc No. Telephone Allow Partial Load  
Allow Partial Load Carrier Contact Office Cargo Ready Date i-B/L i-Dispatch Company Name  
B/L Issue Place Contract Party Service Contract B/L No. i-Dispatch

Evergreen i-B/L, i-Dispatch

## Ever Innovative, Ever Efficient, Ever Reliable

By introducing the paperless i-B/L and digitalized i-Dispatch document transmission, Evergreen ShipmentLink portal is now offering a pioneering functionality to turbocharge your efficiency.



Dedicated to Enriching Your Life  
**EVERGREEN LINE**  
www.evergreen-line.com

INTERVISTA AL VICEMINISTRO EDOARDO RIXI

# Il Rixi pensiero sulle priorità per i porti italiani

*Da viceministro del MIT ancora in carica - il siluro dell'autorità giudiziaria e le sue dimissioni sono arrivati una settimana dopo - Edoardo Rixi ha partecipato alla seconda giornata di Espo sottolineando l'importanza della rete logistica a supporto dei terminal portuali; e la priorità della soluzione dei "colli di bottiglia" all'ingresso dei porti in contemporanea, o addirittura prima, della costruzione di nuovi grandi strutture portuali. Ecco la sua intervista sui temi.*

**Signor viceministro Edoardo Rixi, lei ha detto poco fa, salutando l'assemblea di Espo, che i porti non vanno considerati a sé, ma come nodi di un sistema logistico complesso.**

"Ed è esattamente così che intendiamo portare il nostro messaggio a Bruxelles. Perché in una pianificazione del continente occorre che le merci arrivino e partano dai porti in modo veloce, flessibile e senza imbuto dell'ultimo miglio. Altrimenti è inutile investire grandi risorse sulle banchine, se poi alle loro spalle non c'è un sistema logistico, ferroviario e stradale, capace di velocizzare flusso e deflusso".

**Lei ha fatto capire che il riferimento è anche alla piattaforma Europa, il grande progetto livornese per un porto dei containers tutto nuovo.**

"Conosco il vostro programma, e Livorno merita una nuova grande struttura. Ma il problema è che come in altri porti italiani siamo poi strozzati dall'ultimo



Edoardo Rixi

miglio che diventa un imbuto. A che serve allora fare grandi porti nuovi ed anche efficienti, se la rete logistica alle loro spalle non è adeguata? La nostra, di reti, è davvero in forte ritardo. A questi ritmi saranno pronti prima i valichi alpini che le moderne ed adeguate reti d'ingresso e uscita dai nostri porti. Dobbiamo fare tutti gli sforzi per adeguarle, queste reti: l'ultimo miglio, le gallerie ferroviarie per il transito dei containers delle nuove generazioni. E ripeto che porti e sistemi stradali e ferroviari vanno considerati in un insieme armonico, non come tanti progetti spezzettati sulle istanze locali". **Le grandi reti europee della trasportistica dovrebbero puntare anche a questo.** "Vero, ma poi si corre il rischio di vedere una programmazione spezzettata e localistica. Ecco perché la mia proposta è di creare un commissario unico che gestisca in modo armonizzato tutto il siste-

ma logistico, coordinando lo sviluppo di portualità, rete ferroviaria e grande rete stradale sia a livello nazionale che europeo. Oggi purtroppo assistiamo a una realtà dove ciascuna di queste componenti dell'intermodalità marcia per conto proprio, e qualche volta anche in competizione l'una con l'altra. Senza dimenticare che anche guardando solo al Mediterraneo dobbiamo fronteggiare una situazione che vede la sponda sud con una forte crescita di porti in competizione con i nostri ma con facilitazioni, supporti governativi e investimenti ben diversi. Mentre da noi in Europa ci si chiede di tassare i porti con l'Iva nel Maghreb arrivano finanziamenti anche statali a fondo perduto che alterano i rapporti di concorrenza".

**Ci sono anche porti italiani come Trieste che il salto di qualità sulla logistica lo stanno facendo...**

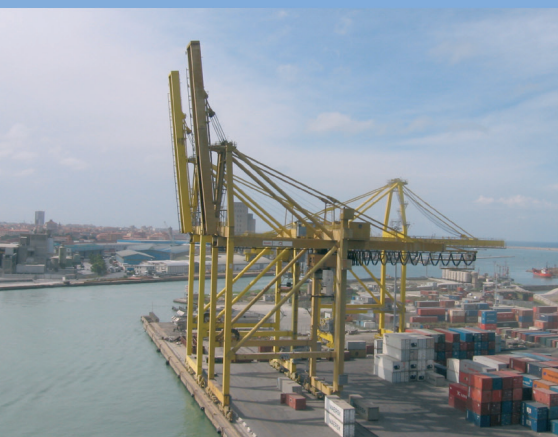
"Vero, perché lavorano su una piena integrazione tra ferrovia e banchine ed hanno un retroterra europeo che li facilita. Il mio governo ha lavorato e lavora in questa direzione, non dimenticando che un sistema logistico veramente efficiente ci deve aprire le porte del nord Europa, dalla Svizzera in su".

**Viceministro, sono brutale: non è che ad oggi ci siano stati tanti risultati.**

"Non direi così, abbiamo fatto il possibile. Ma non si fa molta strada se in un piede c'è una scarpa e nell'altro una ciabatta".

# 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**



IL SALUTO DEL GOVERNATORE ENRICO ROSSI

# La Toscana nella portualità europea

*Il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi si è sempre speso per la portualità del sistema dell'Alto Tirreno, sia direttamente per i porti di Livorno e Piombino, sia in particolare per l'area vasta che comprende anche l'aeroporto Galilei e l'interporto Vespucci. Su impegno della Regione si è anche arrivati finalmente alle forme degli accordi per i lavori ferroviari indispensabili ai porti e alle imprese. Ecco il suo saluto all'assemblea di Espo.*

Sono lieto di essere qui oggi a portare i saluti della Regione Toscana in apertura a questa importante conferenza, che sarà, sono certo, un'occasione utile per fare il punto sulle profonde trasformazioni a cui sta andando incontro e sulle sfide che deve affrontare il sistema della portualità. È proprio un "mondo nuovo", come recita il titolo della conferenza, quello che si sta prefigurando nel mondo del trasporto marittimo, un settore che sta mutando anche in relazione alla diversa forma che sta assumendo la globalizzazione. Alcune tendenze che sembravano consolidate, come quella verso il gigantismo navale, potrebbero conoscere una battuta d'arresto. In generale il settore del trasporto navale ha la necessità di trovare nuovi equilibri in un mondo che sta mutando sempre più velocemente.

Resta l'importanza cruciale del settore marittimo. Un'importanza strategica della quale la Regione Toscana è profondamente convinta e che si traduce in un volume di investimenti complessivi effettuati o programmati nel settore della portualità, in particolare per i porti di Livorno e Piombino, di circa mezzo miliardo di euro.

La Toscana intende dare il proprio contributo affinché il nostro Paese riscopra la propria vocazione marittima, di straordinaria piattaforma logistica che si situa nella rotta tra l'Asia e l'Europa, in un contesto di rinnovata centralità del Mediterraneo nei commerci internazionali. Circa il 10% del traffico mondiale passa attraverso il Canale di Suez, specie a seguito del raddoppio del 2015. Alcuni porti, come quello di Trieste, stanno dimostrando che è possibile per l'Italia intercettare quote



Enrico Rossi

maggiori di questo traffico. Occorre però un grande sforzo, in termini di superamento dei limiti infrastrutturali, dei deficit nelle strutture retroportualità e sul fronte dell'innovazione, su cui è particolarmente focalizzata la discussione di oggi.

Investire in questo ambito significa però compiere scelte strategiche, programmare attività e sviluppi che in alcuni casi portano frutti nel medio-lungo termine. Rimane fondamentale il continuo rapporto con le comunità portuali e logistiche, per offrire soluzioni realmente rispondenti alle esigenze di chi "opera sul campo". È anche vero però che negli ultimi anni player industriali, gruppi internazionali e centri di ricerca stanno svolgendo un ruolo cruciale nel processo di trasformazione digitale dei porti, che vengono appunto considerati come banchi di prova ideali di soluzioni tecnologiche innovative, da verificare e validare su una scala sufficientemente ampia ma ancora controllabile, con una molteplicità di interazioni che possono provare il funzionamento di nuove soluzioni tecnologiche. Guardiamo ad esempio alle sperimentazioni che si sono svolte nel porto di Livorno per la guida autonoma, per le reti veicolari, oppure all'impegno che uno dei principali operatori di te-

lecomunicazioni [Ericsson] sta approfondendo nello sviluppo del 5G all'interno dello scalo livornese. Nei porti più avanzati si raggruppano quindi start up innovative, si insediano centri di ricerca che agiscono da diffusori delle nuove soluzioni e consentono il fondamentale trasferimento tecnologico. Non si tratta pertanto di attività di nicchia, ma di driver di sviluppo anche economico con il quale il porto attiva centri di competenza, attività industriali e opportunità di nuovi servizi che creano un beneficio diretto per il territorio, anche sotto il profilo delle professionalità richieste per la gestione di un porto moderno. Lo scalo assume dunque un ruolo di iniziatore e promotore a cascata dell'innovazione, con ricadute positive anche in termini di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica che da sempre (le rivoluzioni industriali del passato lo dimostrano) si accompagnano ai grandi cambiamenti tecnologici.

Parallelamente, si registrano avanzamenti significativi rispetto all'impiego di navi autonome, che dovrebbero avere un forte impatto sulla sostenibilità del trasporto via mare.

La disponibilità dei dati non deve però essere intesa solamente a scopi di ricerca e di studio: allo scalo i dati servono in primo luogo per gestire e controllare i processi, intervenendo in tempo reale per risolvere criticità.

Occorre quindi coniugare investimento nelle infrastrutture fisiche e in quelle immateriali, nonché nella crescente integrazione virtuosa tra i due elementi, creando al tempo stesso le competenze necessarie per trarre vantaggio per queste trasformazioni, creando nuova occupazione di qualità.

Nel "Nuovo mondo digitale" dobbiamo adottare un approccio complessivo che integri le necessarie considerazioni sugli asset fisici, con la dotazione a livello di servizi e connettività digitale che risulta in misura crescente un fattore competitivo di base per il Porto e per le catene logistiche che a lui afferiscono.

Vi auguro una proficua discussione su questi temi centrali per il futuro dei nostri porti.

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





L'INTERVENTO DEL PRESIDENTE DI ASSOPORTI DANIELE ROSSI

# Rinnovare ma con le persone sempre al centro

Il presidente di Assoportì Daniele Rossi ha parlato alla conferenza di Espo - uno dei pochi italiani ad esprimersi fluentemente in inglese - ricordando l'importanza del capitale umano anche nella crescita delle tecnologie e dell'automazione. In precedenza aveva anche tenuto una conferenza stampa ristretta, con la sua addetta alle relazioni Tiziana Murgia e il dseregretario (ff) dell'Autorità portuale Gabriele Gargiulo, sottolineando due temi importanti: il sì all'ingresso dei sindaci nei comitati di gestione portuale, e il giudizio su un sistema portuale italiano "sostanzialmente sano, per il quale non si debba parlare di atti di rilevanza criminale" anche a fronte dei numerosi interventi della magistratura. Rossi si è detto anche impegnato a ricercare l'unità perduta in Assoportì dopo la "secessione" della Sicilia, per poter lavorare tutti insieme al miglioramento del sistema Italia.

Ed ecco il suo intervento ad Espo.

Buongiorno e un benvenuto alle autorità, ospiti e colleghi di tutta Europa.

È un piacere e un onore per me essere qui oggi nel ruolo di Presidente dell'Asso-



Daniele Rossi, presidente di Assoportì

ciazione Porti Italiani (ASSOPORTI).

Vorrei ringraziare tutti i colleghi provenienti da ogni parte d'Europa che oggi sono qui con noi. La loro presenza dimostra che l'Europa esiste davvero, e vuole essere unita per lavorare ad un mondo migliore. Questo è indubbia-

mente un periodo particolare; direi che i molti cambiamenti che sono sul tavolo lo rendono un periodo unico. Unico perché, come suggerisce il titolo della conferenza di quest'anno, l'Italia e l'Europa nel suo complesso, si trovano di fronte a un "nuovo mondo". Un nuovo mondo che possiamo osservare attraverso i molti aspetti che ci circondano. Il primo di questi, considerando l'evidente situazione dei cambiamenti climatici che stiamo vivendo, riguarda l'ambiente e la sostenibilità. Ed a questo proposito il nostro lavoro deve essere quotidiano per cercare di rendere i porti più sostenibili dal punto di vista ambientale. Ciò significa cambiare i vecchi metodi, usare nuove risorse, usare la nuova tecnologia.

Una nuova tecnologia che fa, essa



Il tavolo della stampa internazionale.

La platea del Teatro Goldoni



*Il maritime consultant Angelo Roma e il presidente della Toscana Enrico Rossi.*



*Tiziana Murgia, Daniele Rossi e Gabriele Gargiulo nella pre-conferenza in Fortezza Vecchia.*

stessa, parte del nostro nuovo mondo. Viviamo una fase in cui ogni approccio alla vita quotidiana è interessato dal cambiamento. Così anche la forza lavoro del futuro nei nostri porti sarà diversa; il nostro compito è dunque quello di prepararci per essere in grado di gestire questi cambiamenti e non quello di limitarci a viverli. Ciò significa cambiare paradigma: ritenere l'utilizzo dell'alta tecnologia un vantaggio a favore di una vita migliore per i lavoratori di domani, non uno svantaggio. I porti di nuova generazione saranno gestiti diversamente, ma il capitale umano sarà ancora necessario. Il cambiamento riguarderà solo l'addestramento della forza lavoro; e questo cambiamento avrà effetti positivi.

Questo è un punto molto importante sul quale desidero soffermarmi. Ritengo che le persone debbano restare al centro del nuovo mondo e dei nuovi porti. Non possiamo, e non dobbiamo, immaginare un mondo completamente automatizzato che non preveda la partecipazione ed il supporto del capitale umano. Se in alcuni paesi il pensiero dominante riguardo al futuro del lavoro è che il capitale umano non sia necessario, noi non siamo d'accordo! Questa non è la nostra visione del porto del futuro. La nostra visione è quella di un porto tecnologicamente avanzato che si prenda cura della sostenibilità e dell'impatto sull'ambiente, e che si rifletta in una qualità di vita migliore per chi vi lavora.

Anche la crisi geopolitica ha un ruolo nel nostro nuovo mondo e come porti dobbiamo essere in grado di affrontare nuove sfide e di far fronte a ciò che sta accadendo. I porti appartengono al mondo allargato; dunque dovremmo smettere di considerarli risorse locali e territoriali ma al contrario, dovremmo averne una visione più globale e più importante. A questo proposito, ritengo che i porti dovrebbero lavorare insieme anche se in naturale competizione per traffico o clienti.

Siamo centri di trasporto, di energia, di industria ed economia blu.

In Italia, molto recentemente, come sapete, i porti hanno subito una riforma che ha cambiato alcune delle precedenti funzioni delle autorità portuali e le ha trasformate in centri che dovrebbero guardare oltre le banchine dei propri porti; quindi ai territori circostanti, alle attività commerciali, e a ciò che accade ed è in divenire intorno ai porti stessi. Siamo diventati un'istituzione più dinamica e ora stiamo lavorando a ulteriori modifiche per semplificare e migliorare le operazioni e gli investimenti portuali.

Vogliamo lavorare a stretto contatto con i nostri colleghi di ESPO, che desidero ringraziare per la preziosa collaborazione.

Quello che ci aspettiamo in futuro è essere in grado di lavorare come un'Europa unita per rendere il nuovo mondo un mondo migliore per i nostri porti.

FINALMENTE LA FIRMA CONGIUNTA TRA REGIONE, RETE FS E NODI LOGISTICI

# Lo “scavalco” e i raccordi FS cargo



Alla firma per lo “scavalco” il commissario Verna, il governatore Rossi, il ministro Toninelli e il dirigente di rete FS Gentile.

Attesa ormai da due anni la firma per i collegamenti diretti su ferro del porto con la Rete ferrovie, la Regione, l'interporto Vespucci di Guasticce e il sistema portuale dell'Alto Tirreno, è stato un momento importante non solo in chiave livornese e toscana. Hanno firmato il ministro Toninelli, il presidente della Regione Rossi, il commissario Verna, il dirigente apicale di rete FS Gentile e il presidente dell'interporto Vespucci Nastasi.

Ecco il testo integrale dell'accordo.

## ACCORDO PER LA REALIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI DEL PORTO DI LIVORNO CON IL CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVO-MEDITERRANEO

REGIONE TOSCANA  
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.  
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE  
INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI S.P.A.

### PREMESSE

Visti il Protocollo di Intesa per lo sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno e il correlato Accordo di Programma per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno “Iniziativa coordinate per l'attuazione dei progetti: valorizzazione turistico-ambientale, piattaforma logistica costiera e difesa idraulica” sottoscritti rispettivamente il 21/07/2005 ed

l'11/01/2007 nei quali i soggetti firmatari considerano essenziale, ai fini dello sviluppo della piattaforma logistica costiera e più ampiamente dell'utilizzo ottimale delle infrastrutture portuali ed interportuali, una riorganizzazione dei servizi ferroviari anche mediante la realizzazione del collegamento diretto su ferro interporto-porto con una soluzione che consenta l'ottimizzazione dei flussi e l'alta capacità di trasferimento, nonché

la realizzazione del collegamento diretto della linea Vada-Collesalvetti-Pisa e Firenze-Pisa per l'inoltro dei trasporti da/per il nord via Bologna;

Visto l'accordo inter-istituzionale del 18/12/2013 per la realizzazione del collegamento diretto tra il porto di Livorno e l'interporto A. Vespucci tramite lo scavalco ferroviario della linea fondamentale Tirrenica sottoscritto da Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno, Comune di Collesalvetti, Autorità Portuale di Livorno e Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A..

Visto l'Accordo di Programma (d'ora in avanti AdP) per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese, il cui schema è stato approvato con D.G.R. 525 del 7 aprile 2015, sottoscritto l'8 maggio 2015 da Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno, Comune di Collesalvetti, Comune di Rosignano Marittimo, Autorità Portuale di Livorno e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che ha per oggetto la definizione di una complessa ed unitaria manovra di intervento sull'area urbana di Livorno-Collesalvetti ed il parco produttivo di Rosignano Marittimo, mediante l'attuazione di un piano di rilancio della competitività articolato in diversi ambiti di intervento tra i quali quello della logistica integrata e della mobilità.

Visto in particolare l'art. 5 "Rete ferroviaria e logistica integrata" dell'AdP nel quale, al fine di garantire il raccordo ferroviario all'interno della piattaforma logistica, viene previsto il concorso finanziario del Ministero Infrastrutture, di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dell'Autorità di sistema portuale e della Regione Toscana per la realizzazione dello scavalco ferroviario di connessione tra Porto di Livorno e Interporto A. Vespucci.

Visto il Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 della Regione Toscana, approvato con risoluzione del Consiglio Regionale n. 47 del 15 marzo 2017, che nell'ambito dell'Obiettivo specifico 1.2 "Sviluppo Infrastrutture portuali di interesse nazionale e raccordi ferroviari" prevede la linea di intervento 2 "Potenziamento dei raccordi ferroviari per il trasporto merci del Porto di Livorno", confermando il valore strategico degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie del porto di Livorno per il trasporto merci, comprendenti il collegamento diretto con l'Interporto A. Vespucci, la linea Pisa-Collesalvetti-Vada ed il By-Pass tra quest'ultima e la linea Pisa-Firenze, in direzione Firenze, evitando l'ingresso nel nodo di Pisa Centrale.

Visto Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) 2018 approvato con la DCR 72 del 22/09/2017 e la successiva nota di aggiornamento allo stesso DEFER 2018 approvata con la DCR 17 del 20/12/2017, ed in particolare il PR 15 "Grandi infrastrutture regionali e nazionali. accessibilità e mobilità integrata" che, all'interno della linea di intervento 3. "Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana - 3.1 Porti

nazionali e raccordi ferroviari di Livorno -, prevede il completamento della progettazione del raccordo ferroviario diretto tra Porto di Livorno e Interporto A. Vespucci che si allaccia ai raccordi ferroviari esistenti scavalcando la linea Tirrenica;

Visto il Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana (PIT), che considera il sistema degli interporti integrato con quello dei porti, degli aeroporti, delle aree ferroviarie e degli scali merci, interrelato con la rete ferroviaria, stradale e autostradale, quale risorsa di interesse unitario regionale e che individua tra gli obiettivi prioritari quello dello sviluppo della mobilità intra e interregionale e del perseguimento dell'attrattività e della competitività del sistema territoriale locale e regionale.

Visto il Master Plan "La rete dei porti toscani", specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi del Piano di Indirizzo Territoriale, che individua tra gli interventi infrastrutturali per la piattaforma logistica costiera la realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra Porto di Livorno, Interporto Amerigo Vespucci e nodo di Pisa.

Visto il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 18 del 12.02.2014, come prorogato ai sensi dell'art. 94 della L.R. n. 15/2017, che individua l'obiettivo generale "Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana", nel quale è previsto il "Potenziamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano" con cui si conferma, tra gli interventi infrastrutturali per la piattaforma logistica toscana, la realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra Porto di Livorno, Interporto A. Vespucci e nodo di Pisa.

Visto il Protocollo d'Intesa per l'attivazione di un servizio intermodale per il traffico Ro-Ro afferente il porto di Livorno, fra Interporto di Livorno, promotore dell'iniziativa, Regione Toscana, Regione Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Rete Autostrade Mediterranee, sottoscritto in data 19/12/2017, che ha come oggetto lo sviluppo di un progetto di fattibilità tecnica economica, in collaborazione tra le Parti, per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare afferenti al Porto di Livorno al fine di incrementare il trasporto combinato dei semirimorchi tra l'Interporto di Livorno e gli interporti di Padova e Verona.

Dato atto che, operando in coerenza con il quadro strategico sopra descritto, la Regione Toscana ha investito nella legislatura precedente risorse del bilancio regionale e comunitarie pari a complessivi 28 milioni di euro per la realizzazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), degli interventi di potenziamento delle connessioni ferroviarie del porto di Livorno (realizzazione della nuova stazione sulla Darsena Toscana e del relativo collegamento diretto alla Direttrice Tirrenica lato nord, con realizzazione di un ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena), at-



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: [cislivorno@cislivorno.it](mailto:cislivorno@cislivorno.it) web: [www.cislivorno.it](http://www.cislivorno.it)

tivati all'esercizio a Dicembre 2016.

Tenuto conto della conclusione della azione RACCORDO relativa al bando annuale delle TEN-T (accelerazione, facilitazione del completamento di progetti TEN-T), sotto-priorità "trasporto marittimo" relativamente ai raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto A. Vespucci e il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, finalizzato, in particolare, a potenziare i collegamenti tra porto ed il corridoio e promuovere l'integrazione modale e l'interoperabilità, in coerenza con le linee guida TEN-T (Reg. EU 1315/2013) e degli studi di fattibilità realizzati.

Considerato che lo schema del Contratto di Programma 2017-2021 fra RFI e MIT - parte investimenti, esaminato con parere favorevole dal CIPE nella seduta del 7 agosto 2017, garantisce la copertura finanziaria di 6 M€ per l'intervento dello "scavalco ferroviario di Livorno" e per il progetto di fattibilità tecnico-economica della "bretella di collegamento fra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Pisa-Firenze" e del "By-Pass del nodo di Pisa in direzione Firenze", interventi le cui realizzazioni (del costo complessivo di circa 200 M€) non sono al momento finanziati.

Visto l'articolo 33 della legge regionale 86/2014, così come modificato dall'art. 7 della legge regionale n° 68 del 5/12/2018, che riporta: *"La Regione Toscana concorre finanziariamente alla realizzazione delle opere relative al raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e alle opere propedeutiche e connesse, allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana, attraverso l'erogazione a Rete ferroviaria italiana (RFI) di contributi straordinari per un importo massimo di euro 12.500.000,00 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2039, per il concorso al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa RFI, finalizzati al conseguimento delle ulteriori risorse necessarie rispetto a quelle già stanziati nel bilancio regionale per l'eliminazione dei passaggi a livello e per le altre opere complementari nel tratto Pistoia-Montecatini ed a quanto previsto nel decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive) convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164. Tali risorse sono erogate previa stipula di apposita convenzione. 2. Nella convenzione di cui al comma 1 sono definite, fra l'altro, le modalità di assegnazione, erogazione, rendicontazione delle risorse e l'eventuale rideterminazione del contributo regionale, entro il limite massimo degli stanziamenti previsti ai commi 3 e 4, a seguito degli effettivi costi di realizzazione degli investimenti stabiliti in sede di aggiudicazione dei relativi appalti."*

Visto l'art. 12 della legge regionale n. 73/2018, come modificato dall'art. 10 della l.r. n. 19/2019 che prevede un contributo straordinario per investimenti fino a un massimo di 5,7 M€ per il 2021.

Preso atto che L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tir-

reno Settentrionale (d'ora in avanti AdSP), istituita con il decreto legislativo n. 169 del 4 agosto 2016, nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità della legge suddetta, svolge i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e servizi portuali delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti di propria competenza.

Osservato che, tra gli altri compiti, l'AdSP promuove l'integrazione tra il sistema logistico portuale e quelli retroportuali e interportuali.

Ritenuto opportuno stipulare un accordo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A., finalizzato a definire i contenuti specifici e le modalità attuative per i collegamenti ferroviari merci del porto di Livorno, così articolati:

- Prima fase: scavalco ferroviario di Livorno;
- Completamento: collegamento tra Interporto A. Vespucci con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e By-Pass del nodo di Pisa in direzione di Firenze, finalizzati a potenziare l'itinerario tra i porti di Livorno e Piombino e l'asse dorsale del Corridoio ScanMed.

Ritenuto prioritario che la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie sopra richiamate risponda a criteri di funzionalità dei collegamenti ferroviari nel contesto più generale delle connessioni fra le banchine portuali, sia esistenti che programmate (Darsena Toscana sponda est ed ovest e futura Piattaforma Europa), con l'asse dorsale del Corridoio Scandinavo Mediterraneo e che in tali attività è necessario l'attivo coinvolgimento di Rete Ferroviaria Italiana, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, nelle fasi progettuali ed esecutive che sono preordinate alla attivazione dell'intervento nonché alla successiva gestione.

Ritenuto che è interesse delle Parti sviluppare attività in comune mediante l'utilizzo delle rispettive risorse e nell'ambito dei ruoli e delle competenze di ciascuno, attivando in maniera coordinata e condivisa le azioni necessarie alla attuazione degli interventi sopra descritti nel più breve tempo possibile.

Considerato che, dato lo sviluppo atteso dei traffici portuali nel Porto di Livorno, conseguente alla realizzazione della Prima Fase della Darsena Europa (di seguito denominata Piattaforma Europa), si ritiene opportuno attuare tutti quei possibili provvedimenti di politica dei trasporti atti a rafforzare il ruolo della modalità ferroviaria nel contesto del trasporto a terra delle merci movimentate nel porto.

Visto il progetto definitivo della nuova connessione ferroviaria tramite scavalco ferroviario tra il Porto di Livorno e l'Interporto Toscano A. Vespucci, prodotto da Regione Toscana in data 30/11/2017 a seguito degli esiti delle indagini geognostiche integrative e aggiornato alle indicazioni fornite da RFI

sulla base della classificazione dell'opera come infrastruttura ferroviaria nazionale, trasmesso a RFI in data 4/12/2017;

Tutto ciò premesso e considerato, le Parti, come sopra rappresentate, convengono e stipulano il seguente Accordo.

#### **Articolo 1 – Recepimento delle premesse**

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo;

#### **Articolo 2 – Oggetto e finalità**

Il presente Accordo è finalizzato alla definizione dei contenuti specifici, delle modalità operative e degli impegni a carico dei Soggetti sottoscrittori, per consentire la progettazione e la realizzazione delle nuove connessioni ferroviarie tra Porto di Livorno, Interporto A. Vespucci e Corridoio Scandinavo Mediterraneo, tenuto conto degli impegni assunti con il precedente Accordo di Programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese, sottoscritto nel 2015 e dei successivi aggiornamenti intersorsi. Costituiscono oggetto del presente Accordo:

1. la Progettazione esecutiva e la realizzazione del collegamento porto-interporto di Livorno tramite Scavalco ferroviario;
2. il Progetto di fattibilità tecnica ed economica del collegamento ferroviario fra l'interporto A. Vespucci, la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa, valutando più alternative progettuali, nel quadro del Contratto di Programma MIT-RFI 2017-2021, parte investimenti;
3. l'intervento di Adeguamento a sagoma PC/80 della linea ferroviaria Prato Bologna, volta a consentire ai porti del sistema "Livorno- Piombino" di raggiungere le aree logistiche, produttive e di consumo del Centro Nord-Italia, i valichi del Brennero e del Gottardo ed i mercati dell'Europa Centro Orientale, con particolare riferimento al traffico container HC (high cube) e autostrada viaggiante;
4. la revisione dei collegamenti ferroviari per il porto di Piombino, compreso l'adeguamento a sagoma della galleria interessata.

#### **Articolo 3 – Collegamento porto-interporto tramite scavalco ferroviario**

Con il completamento della progettazione definitiva, finanziata integralmente dalla Regione con risorse proprie, il costo a vita intera dell'opera è stimato in 27 M€ con il seguente quadro economico:

- 20,2 M€ a carico Regione Toscana;
- 4,3 M€ a carico del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti tra MIT e RFI SpA;
- 2,5 M€ a carico Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### **Ministero delle Infrastrutture si impegna a:**

- a) concorrere alla realizzazione dell'opera attraverso le risorse

se pari a 2,5 M€, previste dall'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232;

#### **Regione Toscana si impegna a:**

- a) concorrere al finanziamento dell'opera attraverso un contributo straordinario in favore di RFI pari a 17 M€, che rappresenta la quota capitale del finanziamento che sarà contratto da RFI ai sensi dell'art. 33 L.R. 86/2014, come modificato dall'art. 7 della l.r. n. 68 del 5/12/2018 per la realizzazione del presente scavalco ferroviario di Livorno, oltre a un contributo straordinario per investimenti pari a 3,2 M€ ai sensi dell'art. 12 della l.r. n. 73/2018, come modificato dall'art. 10 della l.r. n. 19/2019;
- b) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali;
- c) agevolare, nell'ambito delle procedure di competenza il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri necessari.

#### **RFI si impegna a:**

- a) acquisire le necessarie autorizzazioni, effettuare attività espropriative e Dichiarazione di Pubblica Utilità, appaltare la progettazione esecutiva e i lavori ed a realizzare l'opera, che costituirà infrastruttura ferroviaria nazionale;
- b) concorrere alla realizzazione dell'opera attraverso le risorse pari a 4,3 M€ nell'ambito del programma di "Infrastrutturazione porti e terminali" di cui al Contratto di Programma MIT-RFI, parte Investimenti;
- c) formalizzare, nella proposta di aggiornamento 2018 al predetto Contratto di Programma, la quota di finanziamento prevista a suo carico;
- d) definire, in collaborazione con l'AdSP ed in coerenza con il quadro regolatorio di settore, il modello di esercizio e le modalità di gestione in prima fase del collegamento;
- e) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali;

#### **L'Autorità di Sistema Portuale si impegna a:**

- a) creare le condizioni, nell'attuare le previsioni del piano regolatore portuale ed in particolare fin dalle prime fasi di realizzazione della Piattaforma Europa, per favorire, nella misura più ampia possibile, l'integrazione tra il Porto di Livorno e l'Interporto A. Vespucci;
- b) contribuire in generale all'aumento della quota modale ferro per i traffici da/per il porto, ed in particolare al raggiungimento degli obiettivi fissati dalla Comunità Europea di trasferimento, su altre modalità tra cui quella ferroviaria, di quote significative, pari al 30% nel 2030 e al 50% nel 2050, del trasporto merci su strada caratterizzato da percorrenze superiori a 300 km;
- c) collaborare alla definizione, di concerto con RFI di un modello di esercizio e delle modalità di gestione del collegamento di prima fase, coerente con le altre attività di movimentazione ferroviaria da/per il porto;

- d) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali;
- e) agevolare, nell'ambito delle procedure di competenza il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri necessari.

#### **L'Interporto Toscano A. Vespucci si impegna a:**

- a) svolgere attività di supporto a RFI per le attività di progettazione, espropriazione e realizzazione dello scavalco ferroviario
- b) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali.

#### **Articolo 4 – Collegamento tra l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa, valutando più alternative progettuali**

R.F.I. si impegna a redigere, e condividere con le Parti, il progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere previste nell'ambito del programma di "Infrastrutturazione porti e terminali" di cui al Contratto di Programma, parte Investimenti. La verifica delle condizioni di finanziabilità della fase realizzativa sarà subordinata alla analisi delle risultanze, da parte del Ministero delle Infrastrutture e di RFI, del progetto di fattibilità tecnico-economica di cui al presente articolo.

In merito, le parti sottoscrivono i seguenti impegni:

#### **L'Autorità di Sistema Portuale si impegna a:**

- a) trasferire integralmente a RFI gli elaborati del progetto Raccordo, come base conoscitiva per lo svolgimento del progetto di fattibilità tecnico-economica;
- b) collaborare con RFI in merito allo studio di domanda alla base del sopra citato progetto

#### **Regione Toscana si impegna a:**

- a) partecipare ad eventuali tavoli che si potranno rendere necessari nello sviluppo del progetto per il collegamento Interporto con linea Collesalveti-Vada e il By-pass del nodo di Pisa, valutando più alternative progettuali, agevolando le procedure di condivisione con il territorio

#### **Interporto Toscano A. Vespucci si impegna a:**

- a) partecipare, per quanto di competenza, ad eventuali tavoli tecnici e incontri che potranno essere attivati nelle fasi progettuali.

#### **Articolo 5 – Adeguamento a sagoma PC/80 delle gallerie ferroviarie della linea Prato-Bologna**

Gli interventi sono previsti nell'ambito del programma di upgrading prestazionale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui al vigente aggiornamento del Contratto di Programma MIT-RFI, parte Investimenti, con finanziamenti già dispo-

nibili per una prima fase funzionale e completamento richiesto a valere sul "fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale" istituito con l'art. 1, comma 140 della Legge di Bilancio 2017. RFI si impegna all'avvio dei lavori, finalizzati all'adeguamento alla codifica Traffico Combinato P/C 80 della linea Prato Bologna, entro il 2018.

#### **Articolo 6 – Revisione collegamenti ferroviari Piombino**

L'Autorità di Sistema Portuale e RFI si impegnano a collaborare per la definizione della proposta di allaccio ferroviario più idonea a servire i volumi ferroviari prospettici del porto di Piombino e per l'individuazione delle azioni necessarie all'adeguamento della codifica Traffico Combinato P/C 80 della linea tra Piombino e l'interporto A. Vespucci. Lo schema di finanziamento degli interventi, sarà condiviso fra le parti, in relazione alle necessità individuate e alle soluzioni progettuali adottate in attesa delle verifiche da parte di RFI in merito alla proposta di allaccio ferroviario ed agli ulteriori elementi emersi nell'ambito della cabina di regia relativamente alle sagome delle gallerie della tratta Livorno-Piombino.

#### **Articolo 7 – Impegni finanziari e convenzioni attuative**

RFI si impegna ad utilizzare il contributo straordinario concesso da Regione Toscana ai sensi dell'art. 33 della legge regionale 86/2014 (così come modificato dall'art. 7 della legge regionale n° 68 del 5/12/2018) e previsto nella misura massima di euro 12.500.000,00 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2039, a titolo di rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione dei finanziamenti da parte di RFI per la realizzazione delle opere relative al raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e alle opere propedeutiche e connesse, allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana.

Gli impegni assunti dalle Parti nell'ambito della presente Intesa saranno oggetto di perfezionamento e specificazione attraverso la sottoscrizione di specifiche convenzioni attuative, laddove sia ritenuto necessario dagli Enti sottoscrittori del presente accordo, nelle quali saranno definite, fra l'altro, le modalità di assegnazione, erogazione, rendicontazione delle risorse e l'eventuale rideterminazione del contributo regionale, entro il limite massimo degli stanziamenti previsti, a seguito degli effettivi costi di realizzazione degli investimenti stabiliti in sede di aggiudicazione dei relativi appalti.

Le parti si impegnano alla verifica di compatibilità in materia di aiuti di stato sulla base delle risorse pubbliche impegnate per la realizzazione dei collegamenti ferroviari entro l'avvio delle attività negoziali.

#### **Articolo 8 – Durata dell'Accordo**

Il presente Accordo ha durata dalla sottoscrizione dello stesso fino alla completa ottemperanza degli impegni assunti dalle parti.

Letto e sottoscritto in data 24 maggio 2019.



COLLOQUIO CON GIAN ENZO DUCI

# La notte nera dei porti

*Un'intervista di Marco Casale al presidente di Federagenti di Genova*

*Chiudiamo questo quaderno con la bella intervista di Marco Casale, su "Port News" dell'Autorità di sistema dell'Alto Tirreno, sulle dimissioni del sottosegretario al MIT, al genovese Gian Enzo Duci, che è stato uno dei protagonisti di Espo. Ecco le considerazioni, che valgono non solo per Genova, del presidente di Federagenti.*

«Un disastro per il settore portuale, e in particolare per Genova, che perde una cinghia di trasmissione importante con il Governo», il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, commenta così la notizia delle dimissioni dell'esponente leghista Edoardo Rixi dal ruolo di vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Lo fa nell'ambito di una lunga intervista rilasciata in esclusiva, durante la quale esamina a 360° i problemi di cui soffre il sistema paese a livello logistico e marittimo.

«Con Rixi – dichiara Duci, che è anche docente alla facoltà di economia dell'Università di Genova – avevamo a che fare con una persona preparata e competente, che aveva un'idea chiara di quale dovesse essere il percorso da intraprendere per rendere efficienti i nostri porti. E l'11 giugno prossimo, in occasione della prima Conferenza Nazionale dei Porti, avremmo potuto cominciare a fare una prima sintesi di questo ragionamento».



Gian Enzo Duci

L'imprenditore genovese lo ammette senza girarci troppo su: «Il fatto che Rixi non sia più nel Governo crea un problema a tutta la portualità italiana. Difficile trovare all'interno della compagine governativa persone che abbiano la sua stessa professionalità. Le sue dimissioni spostano le lancette del tempo indietro di qualche anno».

E dire che le sfide da affrontare, e auspicabilmente vincere, sarebbero molte. La prima di queste ha un nome ben preciso e si chiama Via della Seta: «I cinesi hanno scommesso su di noi e sui nostri due porti, Genova e Trieste, identificandoli come terminali di sbocco verso i mercati del centro-nord Europa. Sta a noi dimostrare che abbiamo la capacità di riuscire a rispondere in tempi ragionevoli alle loro aspettative».

L'aspettativa alta, altissima, è quella di riuscire a colmare il gap infrastrutturale e logistico che ad oggi ci divide dagli scali del Northern Range, in modo tale da poter sfruttare quel vantaggio competitivo geografico dato dai 5/6 giorni di navigazione in meno di cui godono i nostri scali rispetto a Rotterdam o Anversa, tanto per citarne due.

Un detto asiatico recita che la Cina ha sempre tempo, ma il tempo non è una risorsa inesauribile.

Mentre in Italia si tentenna, la Svizzera e la Germania si muovono e pochi giorni fa hanno siglato un accordo strategico sul rafforzamento delle tratte di accesso alla Nuova Ferrovia Transalpina: «Il potenziamento da nord del Corridoio Reno-Alpi è un pericolo? No, è un dato di fatto. È chiaro che questa intesa ci danneggia. D'altra parte dobbiamo essere consapevoli del fatto che la posizione di vantaggio dei porti del Northern Range deriva in larga parte dalle nostre inefficienze».

Che cosa Duci intenda dire lo spiega subito dopo: «Abbiamo problemi di ultimo miglio, abbiamo una rete ferroviaria che per tipologia di binari, pendenza e segnalamento, non ci consente di far viaggiare treni da 750 metri e 2mila tonnellate di peso. Abbiamo problemi di spazio: a livello portuale, infatti, è difficile tro-

vare aree disponibili in cui poter allestire questi treni».

I famigerati bottleneck di cui tanto si parla non riguardano solo gli scali marittimi: «Le cito un esempio fra tutti: sulla direttrice Genova-Milano i treni merci devono andare in coda a quelli passeggeri, senza tempi di percorrenza certi. Ecco individuato il problema per cui i nostri porti, con l'eccezione di Trieste, non riescono a inviare o ricevere via ferrovia traffico che non sia esclusivamente nazionale».

Per il numero uno della federazione che raggruppa le associazioni degli agenti e mediatori marittimi italiani bisogna passare da qui, dalla strada dell'efficientamento logistico e infrastrutturale, se si vuole dare concretezza agli accordi bilaterali di Roma sulla Belt and Road Initiative e consentire così ai porti italiani di salire sul treno cinese quando sosterrà nella stazione Italia.

Le tappe che portano a Pechino sono d'altronde molteplici, e molteplici sono i mercati che diverrebbero contendibili una volta sviluppate le potenzialità del Paese. «Lungo la Via della Seta – ammette Duci – ci sono molte stazioni, non solo quella della Cina: il Kazakistan e la Turchia sono mercati altrettanto appetibili».

Ma per raggiungere l'obiettivo bisogna prima recuperare quella idea di sistema che la riforma Delrio aveva promosso e che si è persa un po' per strada: «Il dlgs 169 del 2016 ha avuto il merito di accentrare i poteri decisori in capo a Roma e ai ministeri competenti, ma ad oggi questa riforma rimane una grande incompiuta. A due anni e mezzo dalla sua entrata in vigore, la Conferenza dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale si è riunita sì e no quattro volte, né è mai stato convocato il tavolo nazionale di parte-

nariato della Risorsa Mare, che avrebbe dovuto promuovere un confronto di merito tra pubblico e privato».

Il numero uno di Federagenti ne è convinto: «Il centralismo non ha pagato. Bisogna rimettere mano alla legge 84/94 e risolvere alcuni problemi immediati, come quello di composizione dei comitati di gestione (che devono essere composti da persone che abbiano competenze vere nel settore) o quello di regolamentazione delle concessioni».

E a lungo termine, qual è la direzione che la nave Italia dovrebbe prendere per favorire lo sviluppo dei traffici? «La 84/94 ha secondo me un difetto di impostazione, ha uniformato le modalità di gestione del porto più importante con quello più piccolo, senza tenere conto delle peculiarità di ogni singolo scalo, né del loro raggio di azione e la riforma Delrio è andata nella stessa direzione».

Duci cita Hegel e la metafora della "notte nera delle vacche nere" con cui il filosofo tedesco liquidava nella Fenomenologia dello Spirito l'Assoluto schellinghiano di identità fra idea e natura: «Nella notte nera dove tutte le vacche sono nere, tutto rischia di essere indistinto».

Ecco, i porti, rischiano di fare la fine di questi bovini: «La portualità italiana avrebbe invece bisogno di individuare, tra i porti oggi presenti, quelli realmente in grado di servire i mercati internazionali. Occorrerebbe puntare su un unico sistema portuale fatto di due scali portuali di destino, uno di transhipment, due o tre centri logistici e un aeroporto».

E gli altri scali? «Non sparirebbero dal radar, ma continuerebbero a servire i mercati regionali». Duci pensa per esempio a Venezia: «È un hub strategi-

co e serve oggi uno dei mercati regionali più importanti d'Europa, il Veneto, ma non può e non deve competere con Trieste, che rimane invece l'unico scalo sulla sponda dell'Adriatico in grado di puntare al potenziamento delle proprie relazioni di traffico con la Baviera».

Il presidente di Federagenti chiede a chi governa il coraggio delle scelte e auspica che la Presidenza del Consiglio si doti di un sottosegretariato con deleghe specifiche al mare («Occorrerebbe un ufficio in grado di coordinare i Ministeri presso i quali sono distribuite le varie competenze che un tempo facevano capo al Ministero della Marina Mercantile»).

L'ultimo pensiero va a Livorno: «Lo scalo labronico – afferma – sarebbe potuto diventare il primo porto d'Italia, l'asso pigliatutto, perché è l'unico oggi in grado di servire contemporaneamente le due direttrici del Brennero e del Gottardo, avendo un impianto ferroviario con le sagome corrette».

Per il docente universitario, il porto della città dei Quattro Mori ha un vantaggio competitivo che non ha saputo sfruttare al meglio. Per lo meno sino ad ora: «Invece di sviluppare una vocazione internazionale, la comunità portuale locale ha preferito litigare su tutto, contendendosi ogni pezzo di terminal oggi contendibile. La conflittualità interna ai soggetti del cluster marittimo livornese è superiore a quella di molte altre realtà portuali, compresa Genova, che pure è un porto estremamente conflittuale».

Il verdetto di Duci è impietoso: «L'autolesionismo del sistema livornese ha fatto sì che Livorno non si sia potuto affermare come competitor di livello anche nei confronti degli stessi scali portuali del Nord Europa. È un vero peccato».



**COMPAGNIA  
IMPRESA  
LAVORATORI  
PORTUALI**

# 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



**Compagnia Impresa Lavoratori Portuali s.r.l.:** Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno - ITALY  
Phone (+39) 0586 841511 - Fax (+39) 0586 841690 - Email: [segreteria@cilplivorno.it](mailto:segreteria@cilplivorno.it)

VIAGGIA  
SERENO VERSO  
LA CORSICA.



SCEGLI QUALITÀ, FREQUENZA E VELOCITÀ DELLE #NAVIGIALLE.



CORSICAFERRIES.COM

