

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Allarme di Sommariva sul porto di Spezia: “Assetti da rivedere per Lsct e manovre ferroviarie”

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 16th, 2023

*Contributo a cura di Mario Sommariva **

** presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale*

Per il porto di La Spezia è giunto il momento di una svolta che possa disegnare il proprio futuro. Stretto fra la costruzione della Diga di Genova, che aprirà quel porto alle più grandi navi in linea e quella della Darsena Europa che prospetta un nuovo posizionamento strategico per il porto di Livorno, La Spezia ha bisogno di rinnovare la propria identità e darsi nuovi traguardi competitivi. Il successo di La Spezia è nato, storicamente, sui ritardi e sui conflitti, che, negli scorsi decenni, hanno pesato soprattutto sullo scalo genovese. La Spezia ha saputo, prima di altri, cogliere la novità del terminalismo portuale e del dinamismo di un tessuto di operatori locali di alta professionalità, primo fra tutti il compianto Giorgio Bucchioni, votati all'innovazione più che in ogni altra realtà italiana. Le intuizioni di Angelo Ravano, la capacità organizzativa e l'elevato livello di servizi del gruppo Contship hanno fatto il resto, determinando il successo di un porto dalle scarse capacità infrastrutturali e stretto, come tutti i porti liguri, fra il mare e l'appennino. La pandemia, il PNRR e il salto tecnologico hanno mutato lo scenario. La nuova prospettiva infrastrutturale del Nord – Ovest, che include, oltre alle opere portuali, anche il completamento del Terzo Valico, alle spalle di Genova e la nuova sagomatura dei tunnel ferroviari sulla linea Prato-Bologna, da dedicare esclusivamente alle merci, ci deve indurre a guardare ai porti liguri e dell'Alto Tirreno come ad un unico quadrante geografico nel quale, all'ampliamento dell'accessibilità marittima, devono corrispondere la massima efficienza nella capacità di smistare le merci da origine a destino nonché la creazione di nuovi servizi ad alto valore aggiunto, anche in termini di occupazione. **Il mutamento di scenario comprende un nuovo equilibrio di “poteri” che, nel mondo dello shipping, si è spostato sempre più a favore delle linee marittime.** Le compagnie marittime non possono più essere viste soltanto come mere imprese armatoriali ma piuttosto come soggetti integrati “verticalmente” fino a coprire i diversi segmenti del trasporto e della logistica. Soggetti, peraltro, sempre più polarizzati e in grado di condizionare lo spostamento dei volumi fra un porto e l'altro così come la gestione delle fasi di trazione ferroviaria e stradale, di magazzino e perfino dei diversi servizi specialistici legati alla nave ed alla merce. La fine della fase di crescita esponenziale dei noli marittimi, che aveva favorito per due anni il godimento di

extraprofitti stellari per i grandi “*liners*”, ha lasciato rapidamente il posto a una situazione di “normalità” dove i temi della capacità di stiva che consente di gestire grandi volumi di merce e quello delle economie di scala, attraverso la gestione di navi giganti (15.000 TEU e oltre), sono già tornati a essere i fattori determinanti del mercato.

Metafora di questa situazione è la parabola della piccola compagnia marittima “*Kalipso*” (Kalypso Compagnia di Navigazione, *n.d.r.*), emanazione della RIF Line, che aveva scalato anche Spezia con le sue piccole unità. La “*Kalipso*” aveva coperto una nicchia di mercato sulle rotte fra il Far East e l’Italia e poi anche per il Nord America con piccole navi da 1.500 TEU. L’operazione è stata possibile finché i noli superavano i 15.000 dollari sulle tratte in questione [per poi chiudere rapidamente i battenti quando i noli sono tornati ai più realistici 1.500 dollari](#). La parabola di “*Kalipso*” (compagnia che ancora opera fra Asia e Italia, *n.d.r.*) significa, piaccia o non piaccia, che il mercato dello shipping, ma sarebbe meglio dire dell’intera filiera del trasporto e dei servizi collegati al trasporto marittimo, è ormai concentrata attorno a quattro/cinque soggetti peraltro con capacità di trasporto di volumi molto diversi fra loro. Si tratta di un mondo dove “piccolo” può essere anche “bello”, ma certamente non trova spazio.

In questo scenario, sempre più complessa appare la prospettiva per il terminalismo “indipendente”, intendendo, con questo termine, soggetti societari ove una linea marittima non sia maggioritaria. Occorre dire, da questo punto di vista, che, dal punto di vista legislativo e della regolazione del mercato, non si è mai affrontato, in modo efficace e concreto questo tema. Ricordo, molti anni fa, un’efficace ed illuminante “*lectio magistralis*” del professor Sergio Maria Carbone che definiva la natura “pubblica” del terminalismo privato. Con tale concetto si intendeva la concessione demaniale come godimento esclusivo di un bene demaniale da parte di un privato nel quale, tuttavia, le prerogative derivanti dalla natura pubblica del bene vengono appunto trasferite, nella loro titolarità, dal pubblico al privato, ma non certo possono venire meno.

Per questo **le concessioni di beni esistenti in una scarsa quantità, come le banchine e gli specchi acquei, devono essere utilizzate secondo il principio del “maggior interesse” pubblico**, oggi declinato nei piani industriali e di investimento dei concessionari valutati idonei dalle Autorità di Sistema Portuale. In assenza di una regolazione del mercato che definisca possibili limiti e confini all’operato dei diversi soggetti economici, solo il pieno mantenimento degli impegni contenuti nei piani a supporto delle concessioni può garantire il mantenimento dell’interesse pubblico di una concessione.

La concentrazione dei traffici pone dunque la necessità che i piani industriali dei terminalisti siano supportati da accordi commerciali e/o societari con le linee marittime in modo da garantire ai porti i volumi di traffico indispensabili per consentire gli investimenti e mantenere l’occupazione. Questo tema è stato recentemente [affrontato da Cecilia Battistello Eckelmann in un’intervista a “SHIPPING ITALY”](#).

Riassunti i termini del nuovo contesto in cui La Spezia si trova a operare, restano da individuare alcuni obiettivi e proposte che possono consentire al porto di La Spezia, all’interno del quadrante geografico che abbiamo individuato, da Livorno a Genova, di continuare a esercitare un ruolo importate per il territorio e per il paese. Si tratta, prevalentemente, di obiettivi e proposte che integrano e sviluppano vocazioni da sempre presenti nella portualità spezzina ma che oggi hanno bisogno di aggiornamenti, integrazioni e innovazioni. Li indichiamo, per chiarezza, secondo un elenco numerato che non indica tuttavia priorità. Si tratta di azioni in gran parte già in corso, ma che devono essere perseguiti nel loro insieme, in quanto fra loro intimamente collegate:

• La Spezia porto dell'eccellenza ferroviaria

Il trasporto ferroviario è il futuro della portualità italiana ed europea. La Spezia può raggiungere, secondo i piani, lo “share” del 50% ferroviario sul traffico marittimo container generato in entrata e uscita dal porto. Questo obiettivo è realizzabile con il rapido completamento dei lavori in corso per l’adeguamento infrastrutturale e tecnologico del nodo La Spezia Marittima, realizzando l’obiettivo della gestione di 2.000 treni l’anno da Santo Stefano Magra. Tale obiettivo sarà reso immediatamente possibile dall’implementazione del servizio “shuttle” a supporto della manovra ferroviaria dal porto a S. Stefano e con la gestione h24 del Terminal di S. Stefano, adeguatamente attrezzato con mezzi di sollevamento e personale. Dovranno altresì individuarsi modalità per favorire la doppia trazione sulla tratta sud – nord della “Pontremolese” resa difficoltosa dalla durezza delle pendenze. L’obiettivo è anche azzerare la cancellazione di treni per cause tecniche dovute a problemi infrastrutturali e/o di servizio. **A tal fine è anche opportuno rivedere la composizione societaria della società che gestisce la manovra aumentandone il tasso di “indipendenza”. Questo sarebbe possibile prevedendo, come era in passato, una forte presenza pubblica ovvero prevedendo la partecipazione di tutte le imprese ferroviarie.** Il rafforzamento dei collegamenti ferroviari è peraltro l’unica via per potere aggredire mercati come la Svizzera o la Baviera che possono essere alla portata del nostro porto.

• Completamento del nuovo Terminal Ravano

Il porto di La Spezia che ha negli anni reso prestazioni straordinarie dal punto di vista della produttività dei piazzali, deve necessariamente espandersi secondo il progetto di ampliamento presentato da LSCT (La Spezia Container Terminal, *n.d.r.*) con il riempimento della Marina del Canaletto e quindi l’allineamento con l’attuale piazzale Ravano. Il progetto prevede, a completamento, le opere di dragaggio dei fondali, a cura di Adsp, per consentire il pieno utilizzo della nuova infrastruttura con fondali a -15 metri, analoghi a quelli esistenti al Molo Fornelli Est.

Il progetto di ampliamento ha concluso la fase autorizzativa, incluse le prescrizioni ambientali della Regione e può essere a breve appaltato. Il progetto, rappresenta il cuore dell’accordo sostitutivo recentemente stipulato e comporta notevoli impegni sul fronte finanziario da parte dei privati. **Tali impegni possono essere supportati soltanto se i volumi di traffico manterranno le dinamiche attese. Per questo potrebbe essere utile anche una riflessione sulla compagine societaria del terminalista, per disegnare un nuovo patto con le linee marittime,** sul modello già in essere a Tanger Med. La caratterizzazione di La Spezia come porto ferroviario di eccellenza potrebbe favorire altresì valutazioni di investimento anche da parte di soggetti appartenenti al mondo ferroviario, della rete o dei servizi, italiani od europei. Ciò rafforzerebbe l’identità ferroviaria del porto di La Spezia.

• Calata Paita, nuovo waterfront e crociere

L’Autorità di Sistema Portuale ha intenzione di procedere, secondo gli accordi in vigore, a una rapida restituzione della Calata Paita, nella sua interezza, agli usi urbani per consentire alla città di riguadagnare nuovi spazi sul mare, dopo la prossima apertura, a breve, dei primi 5.000 metri dedicati al recupero urbano. Tale azione si intreccia con l’affidamento dei lavori per il nuovo molo Crociere per cui, al netto della verifica degli esiti del contenzioso amministrativo fra le due associazioni di imprese, si procederà rapidamente a contrattualizzare i lavori. L’attività crocieristica, che è stata senza dubbio uno degli elementi di rilancio di La Spezia come città turistica, prosegue in modo costante, con numeri importanti. **È in corso di redazione e sarà**

stipulato a breve, un nuovo accordo “Blue Flag” con impegni precisi, da parte delle compagnie, per ridurre le emissioni in attesa del “cold ironing” per il quale peraltro sono già stati stipulati i contratti di affidamento dei lavori.

- **Retroporti, interporto e zona logistica semplificata**

La strategia di sviluppo ferroviario e di espansione infrastrutturale dell’area portuale deve essere collegata a una strategia di sviluppo delle aree retroportuali di Santo Stefano Magra e la costituzione della Zona Logistica Semplificata. Tale strategia prevede che le aree di Santo Stefano, che è peraltro stato inserito fra i nodi “core” quale inland terminal ferroviario nelle reti TEN T, siano gestite attraverso una società di gestione che preveda una nuova missione della società SVAR, o di altro soggetto già oggi esistente, trasformandolo in un’entità in grado di svolgere azioni di sviluppo, regolazione e acquisizione di finanziamenti. **La ZLS, con la sua espansione presso le nuove aree in provincia di Parma, di Medesano e Noceto, darà la possibilità di sviluppare, grazie anche alle semplificazioni amministrative previste dalle norme, nuove attività logistiche ed industriali dando un senso profondo all’integrazione produttiva fra il porto di La Spezia e le sue aree retroportuali di riferimento.**

- **Porto di La Spezia come polo dell’innovazione e della transizione energetica**

Un altro pilastro fondamentale della strategia di rilancio del porto di La Spezia sono i 62 milioni di investimenti previsti nell’ambito del progetto “Green Ports” sostenuto in parte con fondi PNRR del Ministero dell’Ambiente e Sicurezza Energetica. I progetti prevedono la produzione di energia da fonti rinnovabili, la sperimentazione della produzione di idrogeno, l’adeguamento della rete di distribuzione e delle cabine di trasformazione in funzione di una massiccia elettrificazione dell’attività portuale ivi compresa la fornitura di energia alle navi. In questo contesto **Adsp sostiene il progetto della SNAM di riqualificazione dell’impianto di rigassificazione di Panigaglia che potrà a breve diventare impianto di fornitura di gas sia per la rete stradale (progetto Truck Loading) che per le navi (progetto Vessel Sharing) che potrà anche consentire la fornitura di gas alle navi**, modalità, quest’ultima che si prevede molto diffusa fra le navi di nuova costruzione. Tali progetti saranno perseguiti anche utilizzando lo strumento delle Comunità Energetiche. Contestualmente all’innovazione in campo energetica stanno andando avanti tutti i progetti di innovazione tecnologica dedicati alla fluidificazione dei flussi delle merci. Partendo dall’implementazione di nuove funzioni collegate al sistema di gestione dati del porto (Port Community System) si stanno realizzando nuove piattaforme di gestione dati finalizzate alle procedure doganali, alla gestione dei flussi ferroviari e dell’autotrasporto, alla gestione dei controlli sanitari e fitosanitari.

- **Porto di La Spezia come polo della formazione e dello sviluppo di politiche attive del lavoro in ambito portuale**

Come hanno dimostrato le difficoltà delle imprese nella fase post-pandemica, per il reperimento di risorse umane qualificate e professionalizzate, il tema della gestione della formazione e delle criticità del mercato del lavoro assume un rilievo strategico per lo sviluppo del sistema portuale. **L’AdSP di La Spezia ha in corso le procedure per l’acquisizione di un edificio da adibire a “Casa della formazione portuale”.** Un polo formativo ove, in collaborazione con tutti gli eccellenti Enti Formativi che da anni agiscono sul territorio potranno essere date risposte concrete alle attività previste dal Piano dell’Organico del Porto per le imprese portuali, oltre a fornire un supporto operativo e concreto al distretto della cantieristica, eccellenza mondiale che opera

nell'ambito portuale spezzino.

Queste diverse azioni che sono state indicate, rappresentano il “vestito nuovo” che il porto di La Spezia vuole indossare per affrontare le sfide, non facili, di un contesto generale che vede un grandissimo impulso negli investimenti in infrastrutture, un salto tecnologico importante e una transizione energetica incipiente. C’è l’idea di un porto che non vuole restare con lo sguardo rivolto all’indietro, che ha saputo innovare nel passato ed è in grado di farlo oggi, con lo sguardo rivolto alle nuove generazioni.

Un’ultima notazione riguarda la ferrovia “Pontremolese”. In quella visione di “quadrante geografico del nord ovest” che abbiamo tratteggiato inizialmente, fra terzo valico e la linea Prato-Bologna, manca una terza via di collegamento, verso il Brennero che è appunto la **Pontremolese**. **Questa è la stagione giusta perché il progetto prenda corpo, si completino le progettazioni, si prevedano dei lotti, delle fasi, un ciclo di finanziamenti periodico.** Se si farà, il quadro infrastrutturale dell’Italia del Nord Ovest potrà dirsi veramente completo e se non si dimenticheranno le donne e gli uomini che lavorano, con le loro necessità, le loro potenzialità, i loro talenti e i loro diritti, allora potremo davvero rendere un buon servizio all’Italia del futuro.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Battistello (Contship Italia): “Servono più volumi di container per investimenti sempre più grandi nei terminal”

This entry was posted on Tuesday, May 16th, 2023 at 6:30 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.