

# SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

## Alla Spezia si è tenuta la sessione conclusiva di 'A Bridge to Africa'

Illustrate le direttrici del Piano Mattei: energia, dati, materie prime, manifattura. Federica Montaresi, commissario dell'AdSP del Mar Ligure Orientale: "Le aziende presenti oggi insegnano come creare quelle condizioni di sinergia con i partner africani"

18 novembre 2024 alle ore 16:40

Riccardo Testa

La Spezia – Nei giorni scorsi ha avuto luogo la giornata conclusiva della prima edizione di 'A Bridge to Africa'. L'evento ha rappresentato il punto d'incontro per un completo resoconto sullo stato dei rapporti commerciali con i Paesi del Nordafrica, un intenso dibattito sui loro recenti progressi produttivi e infrastrutturali, e una rilevante occasione pubblica in cui mettere in luce struttura, modalità e potenziale del Piano Mattei. L'evento è stato organizzato da International Propellers Club e promosso da un comitato composto dal Comune di La Spezia, AdSP Mar Ligure Orientale, Contship Italia Group, Dario Perioli Group, Laghezza Spa, Scafi Group e Tarros Group.

Diversi sono gli ambiziosi processi in corso d'opera illustrati nel corso della giornata. Snam sta portando avanti assieme ai suoi partner il progetto SouthH2 Corridor, un idrogenodotto che porterà dal Nordafrica questo gas che gioca un ruolo promettente nelle politiche di decarbonizzazione in Italia ed Europa. Sparkle, del gruppo TIM, gestisce i collegamenti digitali sottomarini nel Mediterraneo - in particolare BlueMed, che collega l'Africa all'Europa con approdo in Liguria. Duferco, tramite la sua divisione Energia, sta investendo in Nordafrica, che considera un mercato cruciale per l'autoproduzione di energia da parte dell'industria; lo stesso continua a fare Ansaldo Energia, con componenti e sistemi per la generazione elettrica che stanno registrando in Nordafrica grandi investimenti con l'obiettivo dell'elettrificazione accelerata.



## di Francesco Nittolo

"La Liguria si pone come una vera e propria porta d'ingresso del Sud Europa nei rapporti con l'Africa, non solo dal punto di vista geografico ma anche logistico – ha dichiarato il presidente della Regione Liguria Marco Bucci - Nei prossimi anni ci aspettiamo uno sviluppo notevole di tutti i traffici tra i due continenti, flussi che passeranno dai porti liguri. Nel corso della storia i nostri porti sono sempre stati snodi logistici fondamentali per i viaggi di merci e persone, dei luoghi animati da lingue e culture diverse. Oggi, in un mondo sempre più digitale, a spostarsi sono anche i dati: qui in Liguria abbiamo cavi sottomarini che ci danno la possibilità concreta di essere attori numero uno sul fronte delle infrastrutture digitali, comprese quelle dedicate alle connessioni tra Africa e Europa, un settore



destinato a crescere in modo esponenziale nel prossimo futuro. È dunque importantissimo che la nostra regione sia il 'gate' per eccellenza di merci, persone e dati tra l'Africa, il Sud Europa e il resto del continente europeo”.

Gian Luca Agostinelli, presidente dell'International Propeller Club Ports di La Spezia e Marina di Carrara, ha commentato: “Esiste un 'modello La Spezia - Marina di Carrara', pioniere di un nuovo rapporto con il Nordafrica. Non solo ne evidenzia le opportunità economiche, ma promuove un sistema di cooperazione basato sul dialogo storico tra le due sponde del Mediterraneo. Il nostro tessuto imprenditoriale rappresenta una guida per le aziende italiane interessate a questi mercati. Il sostegno del Piano Mattei offre una spinta importante, ma solo attraverso la condivisione del know-how e delle best practice possiamo costruire una cooperazione duratura e una ricchezza condivisa. Fondamentale sarà puntare sul dialogo culturale e sull'adozione di pratiche sostenibili, con un attento controllo sull'impatto sociale, ambientale e di governance. A Bridge To Africa, che si è appena concluso, rappresenta la prima illustrazione pubblica di questo approccio”.

Federica Montaresi è attualmente il commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. *Ship2shore* le ha chiesto di commentare il ruolo dei porti della Liguria orientale in qualità di mediatori di commercio e business culture tra l'Italia e la costa opposta. “Abbiamo fortemente sostenuto come autorità di sistema portuale questa prima edizione di 'A Bridge to Africa' - ha spiegato con orgoglio Montaresi - perché gli operatori del nostro sistema portuale già da diversi anni lavorano su queste tematiche. Hanno intensificato i loro scambi commerciali con i paesi del Nordafrica, anche in momenti in cui magari il tema non era di stretta attualità, come invece si trova ad essere oggi. La situazione ora è diversa, e potrebbe creare ulteriori opportunità di sviluppo e intensificazione degli scambi commerciali. Nuove opportunità di collaborazione dal punto di vista di innovazione, traffici, economia, e nel settore energetico. C'è una forte sinergia tra gli operatori di Spezia e Marina di Carrara: questo può diventare un ulteriore tema su cui costruire elementi d'integrazione tra i due scali”.

*Federica Montaresi*

“Parlare di Africa significa parlare di Mediterraneo - ha continuato Montaresi - di cui riconosciamo la centralità e la crescente strategicità per il sistema portuale italiano. Ci sono sicuramente condizioni storiche limitanti, ma anche prospettive: i dati emersi al convegno indicano che un 22% in import e un 13% in export sono le proporzioni di scambio del nostro sistema portuale con il Nordafrica. Prospettive anche originate dagli investimenti che l'AdSP sta mettendo in atto nei porti del sistema. Possiamo anche lavorare su progetti innovativi, come abbiamo fatto nel passato, con l'interscambio dati, le piattaforme informatiche che dialogano e quindi nei porti possono anticipare la documentazione e agevolare gli scambi informativi - facilitando il commercio. Una serie di caratteristiche che hanno fatto sì che l'evento si realizzasse qui con una sua prima edizione, e che possa replicarsi in altre edizioni, grazie ad operatori e una parte pubblica che dimostrano grande sinergia tra di loro”.

**Quali sono le categorie merceologiche di cui c'è maggior transito dall'Africa?**

“In import soprattutto prodotti energetici, con il GNL che la fa da padrone con 92 gasiere che hanno attraccato alla Spezia nel 2023 [anche il settore automotive è emergente, con una importazione crescente dal Marocco, *nda*]; in export abbiamo tutt'altra tipologia di prodotti, con merce containerizzata, general cargo, semilavorati e prodotti finiti. Altre opportunità possono fruttare dall'impegno del governo rappresentato dal piano Mattei, dove la centralità del commercio marittimo è stata sottolineata; e il fatto che possano crearsi nuovi terreni di cooperazione potrà accelerare lo scambio di ulteriori tipi di merce”.

### **A grandi linee, come è strutturato il Piano Mattei? A quali sviluppi mira?**

“Il piano Mattei è una direttrice voluta dal governo, ma la cui necessità si è costituita nel tempo e che oggi trova sfogo in un programma chiaro e concreto, anche in virtù dei 15 miliardi di euro dedicati in bilancio. Detta diverse linee strategiche. Una parte molto importante è sulla cooperazione nella produzione di energia da fonti rinnovabili e il suo trasferimento nel nostro Paese. Ci sono aziende italiane che stanno lavorando in Africa per produrre le rinnovabili. C'è tutto il settore relativo al digitale: pensiamo alla questione di interscambio dati che avviene attraverso i cavi sottomarini. Poi il settore industriale-manifatturiero è fonte di scambio di materie prime, di cui l'Africa è notoriamente ricca, utili in svariati campi. Inclusa l'elettronica. L'innovazione è rappresentata dalla coesione tra i diversi aspetti della filiera produttiva e di scambio. Il cuore del convegno è stato soprattutto avere la presenza delle delegazioni di Egitto, Tunisia, Marocco e Algeria qui in Italia, e parlare di come favorire gli scambi tra aziende italiane che operano direttamente in Africa. Oggi sono presenti per raccontare l'esperienza che hanno lavorando lì, e come creare quelle condizioni di sinergia con le aziende africane. Una collaborazione che osserviamo pure nei terminalisti di Spezia e Marina di Carrara: le sedi che hanno là, le opportunità di investimento che realizzano in questi Paesi, e gli scambi che implicano”.



## **A Bridge to Africa: legami tra La Spezia e il “nuovo continente”, proiezioni di crescita, e gli effetti del piano Mattei**

L'evento organizzato dall'AdSP del Mar Ligure Orientale dà voce a delegazioni da Egitto, Algeria, Tunisia e Marocco per fare il punto su progetti in via di sviluppo e aumento dei volumi di traffico

16 novembre 2024 alle ore 14:55

**Riccardo Testa**

**La Spezia** - Come può suggerire una lettura poetica del suo nome, il porto della Spezia è storicamente un collegamento con l'Africa del nord: a partire dagli anni '70, gli operatori privati hanno saggiamente investito nel collegamento con le sponde meridionali del mare nostro, e i grandi hub dei Paesi che ne corrispondono: Egitto, Marocco, Algeria e Tunisia. Per questa e altre ragioni, è stato l'auditorium dell'AdSP del Mar Ligure Orientale ad ospitare l'evento “A Bridge to Africa” nelle giornate di giovedì 14 e venerdì 15 novembre. Una serie di panel hanno ospitato un misto di delegazioni pubbliche e private che hanno delineato sviluppo e prospettive nei rapporti tra l'Italia e i Paesi sopra citati. Si è parlato del presente e futuro sviluppo delle relazioni commerciali, ma anche di innovazione, infrastrutture e geografia della logistica. Naturalmente, ampio spazio si è dedicato a struttura e ricadute del piano Mattei, l'offensiva economica promossa dal governo italiano che con un attraverso un investimento di 15 miliardi di euro mira a potenziare lo scambio di tecnologie, l'autonomia energetica e il volume dei trasporti con i paesi supersahariani.



dal nostro inviato

“Siamo legati al porto della Spezia proprio in virtù del suo rapporto con l'Africa - dice Antonio Gozzi, special advisor con delega all'Autonomia Strategica Europea, Piano Mattei e Competitività di Confindustria - Nel 2023, il 22% del traffico importato su questi moli proveniva da lì, in particolare dall'Algeria; mentre in export il Nordafrica copre il 13% dei volumi, con 835 mila tonnellate di container e merci varie. Lo scorso anno sono arrivate qui 92 LNG ships dall'algeria, e anche grazie al rigassificatore di Panigaglia. L'Europa continua a chiedere gas al Nordafrica ma non corrisponde adeguatamente con il trasferimento di tecnologie e contropartita commerciale. A livello italiano, l'interscambio con il continente africano ha un valore complessivo di 59 miliardi di euro, di cui 20 in export. Le iniziative nazionali puntano a fare in modo che le nostre aziende partecipino della crescita economica con nuovi paradigmi basati sul partenariato, gli investimenti nell'economia reale e l'innovazione. Ciò vale per le grandi aziende ma anche per le PMI, che devono approcciare l'Africa con l'obiettivo di crescita comune e condivisa.”



“Il tema del Piano Mattei, scelta giusta sotto l'aspetto politico così come la scelta della implementation, ci permette di sfruttare l'empatia culturale dell'Italia verso quei paesi rispetto alle altre nazioni occidentali - continua Gozzi - Per questo abbiamo una grande missione di traduttore culturale tra i paesi africani e l'occidente. Il disegno non può rimanere quello delle grandi controllate di Stato - che devono essere complementare dall'industria privata. L'Italia è presente e adattabile, ma deve incrementare gli sforzi. La vera novità del piano è che l'Italia cerca di "fare il paese importante". Il Consorzio Interconnector contribuirà al piazzamento del cavo sottomarino con la Tunisia; coinvolge più di 80 imprese italiane. Ma i partners africani cercano local content: essere rese partner sarà un contributo fondamentale alla loro crescita.”

“Qual è la presenza italiana reale nella regione? Il nostro interesse nazionale risale a prima dell'Unità d'Italia, e si è rafforzata in età repubblicana. Il concetto di Mediterraneo allargato è stato concepito dalla Marina Militare già negli anni '70 - spiega Filippo Simonelli, junior researcher per l'Istituto Affari Internazionali - L'Italia si è potuta contraddistinguere grazie a politiche più libere rispetto a quelle promosse dai blocchi dominanti nel corso della guerra fredda, che si sono in seguito concretizzate in un fiorire di missioni internazionali, a testimoniare che la presenza economica è accompagnata dalla politica. Si è stabilita la presenza di una rete diplomatica, che ha favorito un contesto più proficuo per la presenza delle imprese; pensiamo ad esempio al ruolo avuto nel processo di pacificazione del Mozambico. Si tratta di un insieme di interventi e presenza industriale che magari non siamo inclini a vedere, in parte a causa della mentalità provincialista, ma non di meno presente. Già Franco Frattini, nella metà degli anni 2000, proponeva policies equal-to-equal: i rapporti col continente per costruire un ponte, non rapportandosi con un costrutto internazionale, ma con una complessa rete economica e sociale. Capire questa complessità e raccogliere tale fonte di input è fondamentale per capire il piano Mattei e cosa può portarci in qualità di Paese e di membro di organismi sovranazionali. Penso che la nascita del piano sia un buon segnale perché investe in rapporti che hanno un futuro, e in scambi proficui. In base a chi si ascolta, 15 miliardi di euro sono troppi o sono pochi. Non è detto che bastino, a causa di un sistema competitivo con altre grandi potenze come la Cina. Bisogna europeizzare il progetto e portare il capitale politico italiano dove si prendono le decisioni.”

“In Egitto siamo molto ottimisti verso il futuro, e abbiamo fatto molti investimenti negli ultimi dieci o quindici anni - dice Hany Abdel Rashid, ceo di Tarros Med Egypt, l'agenzia locale di Tarros s.p.a - Stiamo facendo molti megaprogetti, che certamente facciamo per la prossima generazione, nonostante le tragiche guerre sui nostri confini, a discapito delle risorse finanziate assai limitate di cui dispone. Il progetto è attualmente in realizzazione per un paese da 120 milioni di abitanti: vogliamo creare un futuro per chi verrà. A partire dal nuovo porto di Suez: con 17 chilometri di ferrovia, 17 di strade e quasi 4 di barriera frangiflutti, sarà uno dei maggiori porti del mar Rosso, in particolare per quanto riguarda il traffico di traghetti e ro-ro. Sul Canale di Suez verrà realizzata una nuova raffineria. Anche Damietta, Abu Quir e Alessandria hanno in corso espansioni e ulteriori sviluppi, parte del piano egiziano di sviluppo infrastrutturale per il 2030, finalizzato al potenziamento del volume merci, dello scambio intermodale e del trasporto interportuale. A tutto ciò si aggiunga la nuova capitale amministrativa; attualmente in fase di costruzione, verrà finita entro il 2027, con un costo 58 miliardi di dollari. Altri progetti di grande valore strategico, energetico e logistico in fase di realizzazione sono la diga di New Answam, costo 10 miliardi; la high speed railway tra Il Cairo e Alessandria, con 20 miliardi; la centrale nucleare El Dawaa, la prima realizzata in Egitto, che sarà pronta entro 2029 e costerà 29 miliardi. Entro 2025, i progetti avviati dovrebbero aumentare il flusso container da 12 milioni a oltre 49 milioni di Teus.”

“L'Africa sarà il continente con la crescita più rapida nei prossimi anni - precisa Emanuele Oddi, analista per Eurispes - Dei 12 Paesi con le proiezioni più promettenti, 8 sono africani. Tra di essi spiccano in particolare il Niger, che nel solo 2024 rileva una crescita del 9.1%, e l'Etiopia col 7%. Bisogna però



andare oltre i numeri e i macrodati, perché vanno analizzati i casi specifici di ciascuno paese e capire che le congiunture odierne sono molto modificate rispetto al passato.”

“L’Africa è il continente domestico per 54 Paesi. Cosa sta succedendo in queste economie? - si chiede Andrea De Meo, country risk analyst di Sace - Nuove esportazioni verso la Libia e dal Congo e dal Mozambico, dove i flussi export sono più solidi. In generale osserviamo una conferma dei trend del 2023; mentre nel 2025 prevediamo una crescita maggiore in Egitto, Nigeria, Sudafrica. In Egitto ci aspettiamo crescita dell’export, essendo un paese dinamico, ma anche il Marocco prevede progetti infrastrutturali e legati allo sviluppo economico. Sace, in Africa in qualità di export agency, ha incrementato progressivamente le attività. Individua controparti e cerca di metterle in collegamento con una filiera corrispondente di aziende italiane. Cerchiamo di generare nuove relazioni, e con esse il business. Per adattarci al panorama africano, abbiamo scelto di confrontarci direttamente con i governi: sfruttiamo un canale diretto tra Sace e il governo per identificare le direttrici di sviluppo e le opportunità.”

“Il piano Mattei ci permette di sviluppare in direzione sistematica gli slanci singolari delle imprese - afferma Letizia Pizzi, di Confindustria Assafrica & Mediterraneo - Creando un hub di imprenditorialità innovativa in cui dobbiamo lavorare con i partner locali. La nostra associazione lavora in stretta collaborazione con la commissione del piano Mattei. La formazione, che è prioritaria, si effettua sul partner locale. Nella nostra community sono presenti anche alcune imprese dedite allo sviluppo digitale nei soggetti pubblici, altro fondamentale dello sviluppo commerciale contemporaneo. Lavoriamo a stretto contatto anche con la Banca Mondiale e la Banca Africana di Sviluppo. Dobbiamo dare ancora molto, ma si intuisce una energia speciale da parte degli organi in cabina di regia. Quest’anno, saremo presenti a Rabat il 4 e 5 dicembre per l’International Forum Market.”

“Siamo chiamati ad aiutare le imprese italiane a internazionalizzate - dice Gabriella Severi, senior external relations di Simest - Disponiamo di tre gamme di strumenti che possono essere applicati: finanziamenti agevolati, investimenti partecipativi e ora lanciamo un nuovo strumento che mira al potenziamento mercati africani attraverso un finanziamento agevolato ‘de minimis’ per la realizzazione di investimenti per il rafforzamento patrimoniale, e investimenti digitali economici produttivi e commerciali a beneficio delle imprese italiane che investono in rapporti commerciali con i Paesi africani.”

“Non abbiamo come gruppo mai cessato di supportare le esportazioni nella riduzione del rischio, e l’importatore a supportare la diluizione nel pagamento - specifica Lorenzo Barengi, global sales manager financial institutions per Unicredit - Anche nel momento peggiore della crisi egiziana, abbiamo sempre sostenuto le nostre partnership. Ad esempio, siamo coinvolti nella costruzione di raffinerie e nel revamping di impianti per la produzione di fertilizzanti. Quello che stiamo vedendo è un rilassamento della politica monetaria della Banca centrale egiziana, e con ciò l’appoggio delle banche egiziane nella promozione dell’import nel Paese. Rileviamo un maggiore e crescente flusso di export verso l’Egitto, e dell’automotive verso Marocco.”



La strategia italiana

# Porti, il Nord Africa ha investito più di 12 miliardi

IL CONVEGNO

Marco Toracca / LASPEZIA

Oltre 12 miliardi di investimenti nella realizzazione di infrastrutture portuali, nell'arco di dieci anni, sono stati effettuati in Nord Africa. Sono i numeri snocciolati ieri mattina alla Spezia, nel corso del convegno A Bridge to Africa, due giorni dedicata a logistica e relazioni internazionali tenuto nell'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale. I casi più importanti sono quelli di Tanger Med, in Marocco insieme a Damietta e Port Said in Egitto. Espansione sostenuta anche da nuove

aree economiche speciali. A sottolineare l'importanza del rapporto con l'Africa Marco Bucci, presidente della Regione Liguria ed Edoardo Rixi, vicesegretario alle Infrastrutture intervenuti ieri mattina a margine delle tavole rotonde con i manager di importanti realtà del settore.

Dice Bucci: «La Liguria si pone come la porta d'ingresso del Sud Europa dal punto di vista geografico e logistico. Tutti i nostri porti possono competere in questa nuova sfida anche sfruttando la dimensione sottomarina».

Prosegue: «Il sistema merci-cultura-persone oggi ha una carta in più, i dati digitali. Il fatto che i cavi poggino sul fondo del mare è molto importante e ha un legame forte



Il porto di Tanger Med in Marocco

con l'Africa visto che i dati diretti in Europa quadruplicano ogni anno. Non solo: tutta la parte Nord di quel continente ha due canali - aggiunge - Uno è la zona tirrenica con la Liguria, l'altra è quella adriatica con Trieste. E noi vogliamo essere il gate verso Sud e viceversa».

Rixi osserva: «L'Africa è una grande scommessa, nei prossimi 20 anni conoscerà un grande sviluppo. Lo sottolineano gli esperti». Così sui presidenti per le Port Authority di Genova e La Spezia: «Stia-

mo cercando i profili migliori. Nelle prossime settimane si avranno le figure che poi saranno votate nelle commissioni di Camera e Senato cui seguiranno le intese con i presidenti di Regione. Saranno persone in grado di promuovere il rilancio di un sistema che è il primo del Paese. Per quanto riguarda La Spezia ha necessità forti a livello ferroviario, le manca una linea che valichi l'Appennino». Conclude: «Il 2025, infine, sarà l'anno della riforma portuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA







L'amministratore delegato di Contship Matthieu Gassel

MATTHIEU GASSELIN L'amministratore delegato fa il punto sulle opere

# Terminal Contship «La bonifica bellica è lo snodo decisivo»

IL COLLOQUIO

Marco Toracca / LASPEZIA

«**S**tiamo attendendo la bonifica bellica e l'autorizzazione ai dragaggi, poi partiremo con i lavori previsti».

Lo ha detto **Matthieu Gassel**, amministratore delegato di **Contship Italia Group**, intervenendo ieri mattina al convegno «A bridge to Africa» tenuto all'auditorium **Giorgio Bucchioni dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure orientale della Spezia**.

Evento cui hanno preso parte il viceministro alle Infra-

strutture **Edoardo Rixi** e il presidente della Regione Liguria **Marco Bucci**.

Scendendo più nei dettagli delle opere di ampliamento del terminal **Gassel** spiega: «Siamo nella fase di gara. Valutiamo le tre offerte che abbiamo ricevuto e dovremmo chiudere questo step nel giro di due o tre settimane. I tempi sono questi».

Sottolinea: «Pertanto dal nostro punto di vista saremo pronti entro fine anno ad assegnare la gara. Come detto dall'Autorità di sistema portuale attendiamo il certificato di bonifica bellica e l'autorizzazione al dragaggio che sono le due condizioni per partire con i lavori a gennaio o febbraio».

E sulle preoccupazioni relative ai ritardi del dragaggio con possibili ricadute sulle opere di ampliamento del terminal precisa: «Non vedo impatti sulla partenza del terminal per quanto riguarda i tempi dei dragaggi -rassicura- Il punto fondamentale, ripeto, è la bonifica bellica. Per il resto non dobbiamo aspettare il dragaggio per partire, anzi quando avremo quell'ok noi inizieremo. Senza quel certificato però non possiamo fare niente». Evidenza: «Alla Spezia stiamo investendo per i prossimi anni circa 350 milioni di euro. Una parte riguarda il terminal Ravano che stiamo facendo adesso ma in realtà ciò interessa tutto il porto. Dal Ravano passeremo al ter-

terminal **Fornelli** rivedendo l'intera organizzazione interna dello scalo. Questo ci porterà nell'arco di cinque anni a un porto completamente nuovo. Nessuna novità, invece, sull'area **Eneb**».

Sui traffici commerciali con l'Africa, tema al centro della due giorni di convegno scattata giovedì scorso e conclusa ieri, dice: «Noi investiamo da 20 anni. È in generale un ottimo momento per l'Egitto, dove le infrastrutture si realizzano velocemente. Quel Paese sta crescendo fortemente e la parte terminalistica si sta sviluppando bene. Noi stiamo facendo molto a **Damietta**, punto strategico di quella zona all'uscita del canale di Suez. Al di là dei problemi che si stanno vivendo in questa fase storica in quel sito c'è l'accesso diretto al Mar Rosso e a tutti i paesi che grazie ad esso sono collegati».

Prosegue: «Per noi **Damietta** non è solo un terminal ma rappresenta un intero progetto logistico integrato dal punto di vista intermodale. Nei prossimi decenni ci svilupperemo come abbiamo fatto in Italia. È una partita plurimodale: sia terminalistica che di logistica integrata. Per noi si tratta dell'investimento principale in quel continente. Ci lavoriamo dal 2019 e dovrebbe essere ormai operativo da aprile o luglio del prossimo anno. Tutte le banchine sono finite e il dragaggio è quasi terminato».

Conclude: «Abbiamo ricevuto le gru due settimane fa. Domani (oggi per chi legge, ndr) arriveranno altre 10 dotazioni e quindi possiamo dire che il programma sta andando avanti come da piano e questo per noi è un fatto molto importante». Durante la presentazione dei lavori della tavola rotonda con altri terminalisti **Gassel** sottolineava: «In soli due anni, in Egitto, abbiamo realizzato circa due chilometri di banchine». —

toracca@ilsecoloxix.it

© FOTOGRAFIA RISERVATA



Il parere del neo governatore Marco Bucci

## «Vantaggio geopolitico da sfruttare»

LA SPEZIA

«La Liguria si pone come la porta d'ingresso dell'Africa nel Sud Europa. Tutti i porti della Liguria possono competere in questo campo». A chiudere la due giorni promossa dall'Autorità portuale e dal Comune della Spezia, e organizzata dal Propeller club, è stato il neo governatore della Regione Liguria, Marco Bucci. Che, sul tema, ha voluto rilanciare il ruolo centrale che la regione sarà chiamata a svolgere non solo sul tema della portualità. «Abbiamo anche i cavi sottomarini che porteranno i dati da e per il continente africano passando proprio dalla Liguria e quindi abbiamo la possibilità di essere attori protagonisti. Dal punto di vista digitale si stima che ogni anno questi dati quadru-

plichino quindi ci aspettiamo uno sviluppo notevole dei traffici - ha detto il presidente -. Nei nostri porti c'è sempre stata storicamente multiculturalità perché insieme alle merci e ai dati viaggia la cultura. Abbiamo un vantaggio geopolitico importante, che dobbiamo sfruttare. Se vogliamo rimanere competitivi dobbiamo cavalcare quest'onda, imparare a confrontarci con lingue, culture, persone, logistica, informatica. Se vinciamo queste sfide, diventeremo i primi nel Mediterraneo». E Bucci, nella città diventata da un anno sede del Polo nazionale della Subacquea, ha rilanciato anche la sfida sull'underwater. «Questo vantaggio va potenziato, è una grossa opportunità e dobbiamo sfruttarla con ricadute economiche, occupazionali e culturali. È una sfida da non mancare».

mat.mar.





DUE GIORNI DI DIBATTITO A LA SPEZIA

# Un ponte per l'Africa

Alla base degli incontri il piano Mattei e le possibilità di insediamenti produttivi in Egitto, Marocco, Tunisia e Algeria

LA SPEZIA – Si è conclusa ieri con una forte partecipazione di autorità e di operatori la prima edizione di una manifestazione, "A bridge to Africa" articolata in due giorni per favorire la relazione tra Italia e i Paesi del Nord Africa: Egitto, Marocco, Tunisia e Algeri. L'iniziativa è stata del Propeller Ports of La Spezia and Marina di Carrara e da ClickutilityTeam.

L'evento – si legge nella presentazione – è stato coerente con il più ampio contesto del Piano Mattei, con l'obiettivo principale di promuovere uno sviluppo sostenibile e condiviso, basato sulla cooperazione reciproca tra tutti i Paesi coinvolti, per affrontare insieme sfide globali dell'economia e anche dell'ambiente, della crescita

(segue in ultima pagina)



## Un ponte per l'Africa

e della stabilità sociale.

Il Piano Mattei, fortemente incentivato dal governo italiano, è stato un tema centrale e ricorrente all'interno dell'agenda di lavori di "A Bridge To Africa". In particolare, nella mattinata di giovedì è svolto il secondo panel intitolato "Il Piano Mattei: contenuti e prospettive" per offrire una panoramica delle diverse opportunità e agevolazioni pensate per le imprese che desiderano investire in Africa. Le prospettive, è la sintesi degli interventi, sono oggi favorevoli in particolare nei quattro paesi nord-africani più aperti alla collaborazione con l'Europa, sia sul piano sociale che su quello relativo alle forniture energetiche e agli insediamenti produttivi, compresi quelli della logistica e del comparto industriale automotive.



La proposta di Laghezza

# «Una zona franca doganale a Santo Stefano»

LA SPEZIA

Una Zona franca doganale per dare ulteriore slancio all'area retroportuale di Santo Stefano magra e rendere ancora più competitivo il 'sistema Spezia'. A proporlo, nel corso della tavola rotonda che ha aperto la seconda giornata dell'evento 'A bridge to Africa', il leader dell'associazione degli Spedizionieri della Spezia, Alessandro Laghezza, intervenuto in qualità di imprendi-

tore, Laghezza nel proprio intervento ha esaltato le potenzialità del retroporto spezzino, lanciando la proposta a istituzioni e stakeholder. «La Zona logistica semplificata rappresenta un

## I VANTAGGI

**Introduzione  
delle merci estere  
in sospensione  
dal pagamento  
dei diritti**

vantaggio, ma ci sono gli spazi per fare un passo in più, creando una Zona franca doganale dove ospitare merci allo stato estero e di svolgere in maniera semplificata le procedure doganali. Questa modalità si presterebbe benissimo per le nostre aree interne, come quello di Santo Stefano Magra, dove ci sono gli spazi e le caratteristiche giuste per crearla. Un progetto concreto, la Zls c'è, si tratta di concordare l'area con gli operatori privati e con l'Autorità

portuale per dare vita a un'iniziativa che potrebbe rilanciare ancora i nostri traffici, offrendo facilitazioni enormi alle aziende». Il regime di zona franca permette di introdurre e detenere in queste aree intercluse le merci estere in sospensione dal pagamento dei diritti doganali. «In Nord Africa e nel resto del mondo ci sono centinaia di zone franche doganali che sono volano di sviluppo importantissimo per l'economia di quel paese».

mat.mar.





## Occasioni in Africa

### I temi

La risposta del sistema portuale e logistico della Spezia e Marina di Carrara è unanime: dal Nord Africa bisogna cogliere opportunità e lezioni, integrando porti e aree produttive e logistiche speciali (come Zes e Zls in Italia) e migliorando l'efficienza

### Mauro Solinas (Tarros)

«Oggi il nostro gruppo copre 31 porti e 450 milioni di persone. Siamo un'azienda che produce qualità, con il made in Italy mediterraneo. Creare cultura è molto difficile, ma credo che sia stato questo il valore aggiunto dato da Tarros»





# Il porto non si ferma più «Nel 2025 investimenti per 138 milioni di euro»

Calata Malaspina, molo Pagliari e Garibaldi, casermette i progetti nodali  
I lavori più costosi riguardano i dragaggi per il terzo bacino e gli "spianamenti"

Sondra Coggio / LA SPEZIA

Supera i 138 milioni di euro, la lista delle opere che l'autorità portuale della Spezia ha messo nel piano di investimenti per il 2025, compresi gli interventi previsti a Carrara. Si salirà a ben 241 milioni nel 2026 per poi scendere ad 80 milioni nel 2027. I 138 milioni da investire quest'anno vedranno un apporto privato da 50 milioni sul waterfront, mentre 72 milioni saranno attinti attraverso la accensione di prestiti e arriveranno dallo Stato. Altri 7 milioni di euro di investimenti saranno «coperti dal risultato di gestione corrente». **Emerge dal bilancio di previsione 2025.**

## ASPETTATIVE

La relazione del dirigente **Lorenzo De Conca** precisa che il porto ha già bussato a potenziali risorse nazionali per oltre 31 milioni di euro «per gli interventi ancora da mettere a gara e ritenuti strategici».

Qualcosa dovrebbe arrivare. Ci sono contributi dell'Unione Europea per 584 mila euro, per progetti di digitalizzazione del settore ferroviario, per il trasporto passeggeri da e per il terminal crociere, per innovazione con l'uso di droni. Il porto ha poi fatto domanda per ulteriori 700 mila

euro per soluzioni innovative nel campo della transizione energetica, della catena logistica e dell'inter-modalità. Si legge comunque che «la consistenza della cassa supera i 92 milioni, con piena capacità di copertura del servizio del debito».

## DRAGAGGI

Le opere più costose, scorrendo la lista, sono i dragaggi: 8 milioni 400 mila euro per l'escavo del terzo bacino ed altri due per quelli che vengono indicati come «spianamenti», uno da mezzo milione al canale di accesso al porto, l'altro alla testata del Molo Garibaldi, da un milione e mezzo.

Tema caldissimo, quello dei dragaggi, non ancora partiti. Al terzo bacino ci sono ancora da spostare i vivai dei mitilicoltori. In quanto al Garibaldi, senza dragaggio, secondo la società che gestisce il settore crocieristico «potrebbe saltare la stagione 2025». Nel bilancio non si indicano tempistiche. È tutto in divenire.

## LAVORI

In Calata Malaspina si conta di spendere 5 milioni di euro per un nuovo edificio da adibire a servizi e funzioni portuali, oltre a mezzo milione di franchi di protezione.

Due milioni e mezzo serviranno per la ristrutturazione

dei fabbricati esistenti alla banchina Tahon de Revel. Mezzo milione per ricostruire il ponte mobile in darsena, 7 milioni di manutenzioni stradali, ferroviarie, marittime, ai fabbricati, 1 per l'edificio ex Dogane in Largo Fiorillo. Ci sono poi 3 milioni di manutenzioni, che interesseranno anche il Molo Pagliari, ed 1 e mezzo per canali e condotte fognarie, più altri 3 per la cura dei parabordi, delle bitte e delle infrastrutture viarie. Per lavori alla galleria sub-alvea, un altro milione e mezzo.

## AMBIENTE

C'è una stima di 5 milioni per impianti di produzione e accumulo di energia elettrica da fotovoltaico sui fabbricati. Ci sono quasi 2 milioni per un impianto di produzione di idrogeno rinnovabile, altrettanti per efficientare gli impianti di illuminazione «torri faro». Per la fascia di rispetto fra porto e città, lungo viale San Bartolomeo, fra Canaletto e Fossamistra, si parla di un secondo lotto da un milione.

Ci sono poi 3 milioni per la riqualificazione della diga foranea e le opere di miglioramento del ricambio idrico interno al golfo. Non si parla ancora degli ormeggi chiesti dai diportisti in diga, sui quali risulta finanziato per ora solo uno stu-

dio. Sono citati 3 milioni e mezzo necessari per risanare l'area demaniale marittima rilasciata dalla Deposito di Arcola, destinata ai muscolai, temporaneamente parcheggiati in un capannone in darsena.

## MOLO ITALIA

Un milione 600 mila euro è previsto per la realizzazione di pontili d'ormeggio al Molo Italia, destinati ai mezzi navali del servizio tecnico nautico di rimorchio. Altri 2 milioni e mezzo di manutenzione straordinaria delle banchine e ben 7 milioni per la banchina Paita. Un milione 800 mila euro per nuove strutture a servizio della nautica sociale alle Casermette, a Pagliari.

Mezzo milione andrà al terzo lotto della piattaforma logistica del retro porto di Santo Stefano Magra: su quella zona, il porto investirà poi un milione 200 mila euro per acquisire una nuova partecipazione nella società Svar, che ha come oggetto sociale progettazioni e gestioni retro portuali.

Per la costa di Ponente, 1 milione e 300 mila euro per riqualificare la banchina e le aree attorno a Cadimare, un milione 750 mila per riqualificare la piazzetta della Protezione Civile ed i giardini pubblici di via Libertà alle Grazie, un milione e mezzo per l'adeguamento



del pontile galleggiante al Fezzano.

#### OPERE 2026

Si parla di opere per quasi 241 milioni di euro, di cui 212 finanziate dallo Stato, con 25 milioni di mutui. C'è la bonifica con dragaggio davanti al Molo Garibaldi e al canale di accesso del primo bacino portuale. C'è il completamento delle opere ferroviarie a servizio del porto. Si citano poi la stazione marittima passeggeri, la fascia di rispetto tra via San Cipriano e via Giulio della Torre. Si procederà con le manutenzioni, dalla galleria sub-alvea agli impianti. Nel 2026 si colloca l'opera di ristrutturazione e ampliamento del Molo Italia, con riqualificazione della scogliera di protezione e bonifica con dragaggio. Ancora, si citano ristrutturazioni di immobili, realizzazione di una tettoia fotovoltaica a copertura dei binari della nuova stazione ferroviaria di Spezia Marittima. Proseguirà l'intervento di riqualificazione della diga foranea. Per l'esercizio 2026 si prevedono entrate di competenza per quasi 285 milioni, entrate in conto capitale per 249 milioni e spese per 256. La previsione per il 2026 cita sulla Spezia ancora dragaggi, questa volta al secondo bacino, ed il secondo lotto di costruzione delle rampe stradali alle Pianazze. Compresi gli interventi a Carrara, si parla di 79 milioni di euro. —



Una veduta dall'alto dello scalo marittimo spezzino. Sotto, da sinistra, Giampedrone, Bucci, Rixi, Montaresi e la sede dell'Autorità portuale



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



095471





15 Nov alle 16:28

[Giulia Sarti](#)

**“Il sistema portuale italiano è il primo del Mediterraneo per l'Europa”**

LA SPEZIA - “Il sistema portuale italiano è il primo del Mediterraneo per l'Europa e può competere tranquillamente con i sistemi del Nord del continente”. Non è la prima volta che il viceministro **Edoardo Rixi** lo afferma, e lo ripete anche a La Spezia in occasione di [A Bridge to Africa](#), l'evento che ha posto per due giorni l'attenzione sui rapporti con il continente altra faccia del Mediterraneo. Ma questo, continua il viceministro, può funzionare solo se i nostri porti dialogano tra loro e fanno sinergia, in caso contrario “si rischia di continuare a frammentare e ad essere in ritardo su investimenti importanti”. Analizzando la questione, Rixi risponde anche alla domanda sui prossimi **presidenti delle AdSp in “scadenza” in Liguria** e sulla gestione dei **Piani regolatori portuali**: “





15 Nov alle 15:33

Giulia Sarti

**Bucci ribadisce: "No al rigassificatore"**

LA SPEZIA - Non che ce ne fosse ulteriore bisogno, ma il presidente della [regione Liguria](#) **Marco Bucci**, lo ribadisce: "[No al rigassificatore](#) nella nostra regione, per una questione tecnica". Risponde così in quella che di fatto è la prima uscita pubblica a La Spezia, ma anche una delle prime in assoluto dalla sua nomina a governatore, in occasione di [A Bridge to Africa](#), dove ha avuto modo di dialogare con il viceministro **Edoardo Rixi**. "Non si tratta di una mia decisione, ma come detto di una decisione tecnica. Ho sentito che la Calabria pensa che anche dal punto vista ...





15 Nov alle 12:46

Giulia Sarti

### **Perioli e il Nord Africa, una partnership strategica**

LA SPEZIA – Da quasi due decenni, il **Gruppo Dario Perioli** ha costruito un solido legame con il Nord Africa, consolidando la propria posizione di riferimento per i traffici tra l'Italia e la regione. Lo conferma l'**Amministratore Delegato Michele Giromini**, che racconta come questa relazione si sia evoluta nel tempo, rendendo il Nord Africa il cuore pulsante delle attività della storica società di navigazione. Dal 2008 Perioli è infatti **socia di Cnan Med, compagnia di navigazione algerina**, una partnership che ha favorito l'incremento dei traffici tra i due Paesi. La collaborazione non si è fermata all'Algeria: la compagnia ha infatti ampliato il proprio raggio d'azione anche **alla Tunisia, attraverso la Sahel Line**. Questo servizio collega il porto di **Marina di Carrara con i porti tunisini di Sousse e Sfax**, garantendo **spedizioni regolari ogni 15 giorni** e movimentando una vasta gamma di merci, dai container alle materie prime, fino ai prodotti finiti.



Giromini sottolinea come la partecipazione di Perioli a eventi come **A Bridge to Africa** rappresenti un riconoscimento del ruolo sempre più centrale del Nord Africa per l'economia italiana. “La nostra decisione di investire nella regione e sviluppare un porto che funzioni da hub per il Nord Africa si è rivelata una scelta vincente,” spiega. Il fermento economico è palpabile su entrambi i lati del Mediterraneo. “Le aziende italiane stanno investendo in Algeria e Tunisia, e allo stesso tempo, vediamo imprese nordafricane interessate a entrare nel mercato italiano,” racconta Giromini. Se da un lato l'Italia importa grandi quantità di gas dall'Algeria, dall'altro esporta una vasta gamma di prodotti, dai semilavorati ai beni finiti.

Oltre agli scambi economici, Giromini pone l'accento sulla **vicinanza culturale tra Italia e Nord Africa**, un fattore che contribuisce allo sviluppo di collaborazioni durature. “Il futuro passa non solo da politiche che favoriscano gli scambi commerciali, ma anche da un dialogo culturale e formativo che rafforzi il legame tra i nostri popoli.” Con una visione che guarda oltre il profitto, Perioli si conferma un esempio di come investimenti mirati e strategie lungimiranti possano creare ponti tra culture e economie, trasformando il Mediterraneo in una risorsa condivisa.





15 Nov alle 12:22

[Giulia Sarti](#)

### **Montaresi, una governance in continuità**

LA SPEZIA - **Federica Montaresi**, commissario straordinario dell'**Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale** dopo le [dimissioni](#) del presidente **Mario Sommariva**, conferma la **continuità del lavoro svolto** in queste prime settimane. "Stiamo portando avanti le progettualità avviate o programmate, introducendo una novità: quella di dare pari dignità agli strumenti di programmazione". E così il Piano delle opere e quello di beni e servizi diventano coerenti e integrati per rendere efficaci le infrastrutture che altrimenti rischierebbero di rimanere poco utili nella loro realizzazione, spiega Montaresi. Nel contesto del convegno di oggi, [A Bridge to Africa](#),





15 Nov alle 11:23

[Redazione](#)

### **A Bridge to Africa, Agostinelli: "Fare sistema"**

LA SPEZIA - "Sistema" è la parola chiave con cui guarda al futuro rapporto con l'Africa **Gianluca Agostinelli**, presidente The International Club Port of La Spezia and Marina di Carrara, organizzatore dell'evento di ieri e oggi a La Spezia **"A Bridge to Africa"**. Dopo la prima sessione con le delegazioni africane che hanno presentato le proprie attività presenti e future, oggi la giornata ha lasciato spazio al confronto tra le imprese che operano dall'Italia verso l'Africa. Una partecipazione che Agostinelli ha definito "oltre le aspettative": "Siamo contentissimi del riscontro che ci ha permesso ieri di conoscere il punto di vista africano, con le sue 54 nazioni che aprono a belle opportunità di turismo, storia e certamente business". Il rapporto con l'Africa nei porti di La Spezia e Marina di Carrara è radicato da tempo, Egitto e Marocco tra le prime vie di scambio: "Abbiamo una lunga tradizione di commercio con quei Paesi, che hanno tanti giovan...