

Quotidiano **QN** Nazionale

LA NAZIONE

INSERTO IN COLLABORAZIONE CON *Speed*

SPECIALE LA SPEZIA

Vivere di mare

Dal gruista al rizzatore al planner, viaggio tra i mestieri che scandiscono le ore in porto: i saperi che si tramandano, le nuove professioni e gli impieghi ad alto contenuto tecnologico, con un occhio all'ambiente e alla subacquea



L'INNOVAZIONE È LA NOSTRA MISSIONE

**Soluzioni innovative
per una gestione più efficiente
di logistica, servizi doganali,
varchi portuali flussi merci e controlli**

www.laspeziaportservice.it

IL MOTORE DEL GOLFO

A pagina

10



Farida Roudani, 51 anni, coordinatrice delle operazioni di terra al terminal crocieristico

A pagina

45



Deniz Dalyan, 37 anni, originario di Smirne, alla Spezia per un exchange di due anni in Tarros

A pagina

49



Carlo Alibani, 39 anni, carrarese ma in servizio alla Spezia, è gruista di banchina per Lsct

A pagina

55



Elisa Massa, classe 1981, è project program manager dell'unità di sviluppo di Contship

A pagina

27



Enrico Frateschi, 59 anni, originario di Viareggio, è il capo pilota della corporazione spezzina

A pagina

47



Giulia Masciullo, 31 anni, spezzina, è corporate brand specialist del gruppo Tarros

A pagina

49



Elia Cappellini ha 22 anni ed è un manutentore meccatronico di Lsct «Sono entrato così»

A pagina

61



Mattia Scalone, 35 anni, è direttore di macchina sui traghetti dei battellieri del Golfo

LA ROTTA

In banchina, alla scrivania, sui camion e sul ponte
I volti, le storie e i mestieri: fra tradizione e futuro

Testi a cura di:
Roberta Della Maggesa
e Ilaria Vallerini
Foto di: Alexia Frascatore

La Nazione

Fondato nel 1859

REDAZIONE LA SPEZIA / SARZANA

Via Pascoli 19 - 0187 757.111

e-mail: laspezia@lanazione.it

cronaca.sarzana@lanazione.it

Direttore responsabile Agnese Pini

Vicedirettrice Cristina Privitera

Caporedattore province

Alessandro Antico

Capocronista Roberta Della Maggesa

Vicecapocronista Claudio Masseggia

Responsabile Sarzana Anna Pucci

In redazione: Matteo Marcello,

Massimo Merluzzi

SPEED 0187 258.676

Il nostro viaggio

Il respiro delle storie di mare

Roberta
Della Maggesa



Due cose abbiamo scoperto in questo viaggio giornalistico dedicato ai mestieri del Golfo. Due cose di cui forse avevamo già un'intuizione, ma non la consapevolezza piena e concreta che si acquisisce soltanto attraverso l'incontro con gli occhi e le parole delle persone. Noi del mestiere, le chiamiamo inchieste o reportage: servono per andare in profondità e per restituire ciò che la superficie, al massimo, fa solo intravedere. Due cose, dunque, ci ha suggerito il nostro lavoro, ma i lettori che vorranno accompagnarci in questo viaggio, ne siamo certi, ne scopriranno molte altre ancora, forse più sorprendenti. Perché questo fanno le storie: generano senso e significati, aprono porte verso altri piccoli, grandi mondi.

La prima è che la nostra ricchezza viene dal mare: in questo sta la principale forza di un territorio che per molto tempo ha voltato le spalle all'acqua, perdendo la consapevolezza stessa di essere città di mare. L'industrializzazione di Stato ci ha trascinati in un'altra direzione, beneficiati e insieme sacrificati da scelte fatte lontano da qui. È stata la grande crisi degli anni '90 a riportare la città verso il proprio mare: nella ricerca di un nuovo ruolo, di respiro, identità, rango e autonomia, di lavoro e iniziativa, di apertura al cambiamento e al coraggio, alle relazioni, agli scambi.

La seconda cosa che abbiamo capito è che il porto, con tutte le sue attività e i suoi mestieri, tutti diversi e radicati da un capo all'altro del Golfo, è un organismo vivo. Un sistema dove tutte le parti sono interdipendenti, regolato dalle stesse leggi della vita, un intreccio di competenze specializzate che lo fanno funzionare, crescere, rigenerarsi continuamente. E la magia più grande di questo incessante brulicare sta, ancora una volta, negli occhi e nelle parole delle donne e degli uomini, dei più giovani e degli esperti, che di notte e di giorno, ne rappresentano il respiro stesso: con le loro storie, i loro destini, le loro energie e le loro speranze. È di questo che raccontiamo.

IL MOTORE DEL GOLFO

Un organismo vivo Authority alla prova della competitività e degli equilibri

Il presidente Pisano fa il punto sugli interventi infrastrutturali in programma «Dragaggio del terzo bacino tra il 2026 e il 2027 in sinergia col terminal Ultimato il trasloco fuori diga degli impianti per i mitili. A breve la consegna»

LA SPEZIA

Il porto della Spezia è un organismo pluricellulare in forte evoluzione orientato a sostenere la competitività del sistema in un gioco di equilibri tra sviluppo e crisi mondiali. Sul tavolo ci sono opere strategiche destinate a cambiare per sempre il volto dello scalo: dall'approfondimento dei fondali per accogliere le maxi portacontainer alla crescita del traffico crocieristico, passando per il potenziamento del terminal Ravano, il rilancio del retroporto di Santo Stefano e il futuro ancora aperto di Calata Paita.

Bruno Pisano, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, quali sono le tempistiche di chiusura dell'operazione dragaggio?

«L'Adsp ha in programma numerose operazioni di questo tipo da eseguire nel biennio 2026-2027. La prima operazione riguarda la bonifica dei fondali antistanti il molo Italia, che ha preso avvio all'inizio del 2026 e giungerà a conclusione, per quanto riguarda le opere a mare, attorno alla fine di maggio 2026. La seconda operazione riguarda il dragaggio del terzo bacino del porto della Spezia, da eseguire tra il 2026 e il 2027 in opportuno coordinamento con i lavori di ampliamento del terminal Ravano, questi ultimi a cura e spese della società La Spezia Container Terminal. Il dragaggio del terzo bacino è articolato in due lotti: il primo prenderà avvio all'inizio dell'estate 2026 e il secondo si svolgerà in continuità, con l'obiettivo di concludere entro un anno circa. È in corso la gara per l'affidamento di entrambi i lotti, che vede la partecipazione di due raggruppamenti di

imprese. Infine, ci sarà il dragaggio di approfondimento a -12,50 mt dei fondali antistanti il primo bacino portuale, per incrementare l'accessibilità marittima delle navi da crociera, che sarà eseguito nell'autunno e nell'inverno 2026-2027 con previsione di ultimazione entro fine marzo 2027». **Quando sarà completato lo spostamento degli impianti per i mitili fuori la diga foranea?**

«La realizzazione dei nuovi impianti fuori diga è terminata e si procederà a breve alla consegna degli stessi alla cooperativa mitilicoltori».

Come cambieranno la configurazione e le prospettive di sviluppo del porto della Spezia a seguito dell'operazione dei dragaggi sia sul fronte dei traffici commerciali che crocieristici?

«Il dragaggio di approfondimento a -12,50 mt dei fondali antistanti il primo bacino portuale incrementerà i livelli di sicurezza delle manovre di ingresso e uscita delle navi da crociera di ultima generazione. Il dragaggio del terzo bacino portuale permetterà l'accesso e l'accosto all'ampliato molo Ravano da parte delle navi portacontainer di



lunghezza fuori tutto pari a 400 mt e in grado di trasportare oltre 24 mila teu. In questo modo si tratterà l'obiettivo del Piano regolatore portuale di incrementare il traffico merci del terminal Lscat dagli attuali 1.200.000 fino a 2.000.000 di teu».

Qual è la previsione dei traffici da qui a fine anno?

L'OBIETTIVO

«Incrementare il traffico merci del terminal Lscat da 1,2 a 2 milioni di teu»

«Stiamo monitorando i volumi, che sono in linea con quelli del 2025. Questo accade in una situazione di profonda incertezza geopolitica ed economica e, quindi, questo risultato è da considerarsi già ottimo. Il dato nazionale ci segnala che a soffrire è principalmente l'export, che è in forte calo, mentre l'import è in crescita e riesce a compensare le perdite attribuibili all'export. La situazione generale che il settore marittimo e logistico sta attraversando a livello globale impone un'attività di monitoraggio continua per fare fronte alle criticità e garantire la continuità del-

In prima linea

VIA DEL MOLO



Bruno Pisano
Presidente Adsp

«La situazione generale che il settore marittimo e logistico sta attraversando a livello globale impone un'attività di monitoraggio continua per fare fronte alle criticità e garantire la continuità delle catene di approvvigionamento sia per quanto riguarda l'import che per quanto concerne l'export»

PER LE CROCIERE

«Lo scavo dei fondali a -12,5 metri favorirà la sicurezza delle manovre»

Lo scalo di Marina di Carrara Complementarietà funzionale In crescita il traffico ferroviario

La fotografia dei dati del 2025: movimentate oltre 4 milioni di tonnellate

MARINA DI CARRARA

Il porto di Marina di Carrara, pur avendo dimensioni ed infrastrutture più contenute rispetto a quello della Spezia, svolge un ruolo complementare e funzionale all'interno del sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Ricade amministrativamente nella Regione Toscana, conferendo all'ente un carattere bi-regionale con interlocuzioni operative sia con la Liguria che con la Toscana.

I due scali presentano una specializzazione funzionale complementare tra loro: La Spezia è fortemente focalizzata sul traffico contenitori, confermandosi da anni quale secondo scalo italiano nel traffico gateway, Marina di Carrara sul traffico ro-ro, rinfuse e break bulk, rispondendo così entrambi alle caratteristiche economiche e produttive dei rispettivi territori e rafforzando l'efficienza e la com-

petitività dell'intero sistema portuale del mar ligure orientale.

L'infrastruttura si estende su circa 47 ettari, con 1.600 metri lineari di banchine operative e fondali fino a 12 metri di profondità. Dispone di aree retroportuali attrezzate e di terminal dedicati sia alle merci industriali che general cargo. Tra gli operatori presenti figurano i terminalisti Grendi, Mdc Terminal, F2i e per l'attività crocieristica Scct, oltre a rilevanti realtà della cantieristica navale, come Tisg - The Italian Sea Group che qui ha la sede principale.

Nel 2025 sono state movimentate 4,83 milioni di tonnellate: le rinfuse solide, in aumento, si attestano

LA CARATTERISTICA

Ruolo strategico focalizzato su ro-ro, rinfuse e break bulk

a 657 mila tonnellate (17,2%), mentre il general cargo totalizza una movimentazione di 4,17 milioni di tonnellate (-2,9%) di cui 1,38 milioni di containerizzato (+3,5%), 2,13 milioni di traffico ro-ro (+7,9%) e 652 mila tonnellate di altre merci varie (-33,6%). Il traffico container si attesta 106.054 teu con una crescita del 2,7%.

In deciso aumento nel 2025 anche i dati del traffico ferroviario, che ha movimentato complessivamente 329 treni (+8,2%) e 4.015 carri (+10,9%), per un totale di 202 mila tonnellate di merce complessiva (+12,9%), di cui 137 mila di solo containerizzata (+12,3%). Negli ultimi dieci anni, ha avviato un percorso di modernizzazione infrastrutturale e diversificazione delle attività, accogliendo nuovi traffici, potenziando i servizi crocieristici e rafforzando il proprio ruolo a servizio del tessuto economico della Toscana nord-occidentale».

IL MOTORE DEL GOLFO



le catene di approvvigionamento».

Per quanto riguarda il "nodo" spazi, quali sono i progetti di Adsp?

«Il porto della Spezia è altamente efficiente e competitivo, ma soffre proprio la mancanza di spazi. Gli ampliamenti previsti dal Prp compenseranno questo deficit ma anche il territorio retrostante lo scalo offre grandi opportunità per potere offrire più spazi e servizi alla merce. In questo senso le occasioni offerte dall'area in cui si colloca il retroporto "naturale" di Santo Stefano di Magra, vero asset strate-

gico, dove insiste già il Centro unico dei servizi, sono estremamente interessanti. L'obiettivo è creare qui una sorta di polmone aggiuntivo del porto, con servizi legati alla logistica e aree buffer per alleggerire le banchine».

Quale sarà il futuro delle banchine ex Enel?

«La parte di Ponente dell'area ex Enel era già destinata all'ampliamento del Terminal del Golfo, che sta gestendo la gara di appalto per affidare i lavori. La parte di Levante prevede la ricollocazione dei concessionari, tra cui quelli di Fossamastra, in modo da permettere l'applicazione del Piano Regolatore Portuale, strumento che definisce il futuro di tutte le aree portuali, compresa questa».

Dall'esito del braccio di ferro davanti al Tar, quali sono le vostre intenzioni sul futuro di Calata Paita?

«Ma, intanto direi che non esiste nessun braccio di ferro. Di fronte agli inadempimenti da parte del concessionario, come Ente pubblico, siamo stati obbligati a seguire ciò che dettano le norme. L'Adsp ha quindi avviato la procedura di decadenza della concessione e il concessionario, come nei suoi diritti, ha ricorso al Tar. Siamo in attesa della sentenza nel merito che avverrà a seguito dell'udienza fissata a gennaio 2027».

C'è ancora l'intenzione con gli altri soggetti coinvolti, Comune della Spezia in testa, di coltivare il progetto di waterfront restituito a uso civile?

«Certo. In quest'ottica stiamo definendo cronoprogrammi e percorsi col terminal SCCT per quanto riguarda i tempi di costruzione del nuovo molo crociere e della stazione marittima su Calata Paita. Parallelamente stiamo lavorando anche con LSCT per riuscire a liberare l'area nel più breve tempo possibile dai container e dal fascio dei binari, in modo da definire i tempi di utilizzo dell'area per usi compatibili con le esigenze della comunità».

Uno snodo nevralgico Merito della posizione e della specializzazione

Quattrocento ettari di superficie e cinque chilometri di banchine attrezzate. Il successo grazie a collegamenti intermodali per il trasferimento veloce

LA SPEZIA

Oggi rappresenta uno snodo centrale nella rete di trasporto transeuropea, all'interno del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che connette i porti del Nord Tirreno con i principali centri economici e logistici dell'Europa continentale, come Milano, Basilea, l'area della Ruhr e Rotterdam e del Corridoio Mediterraneo. Questo grazie alla sua favorevole collocazione geografica, unita a una elevatissima specializzazione nei traffici containerizzati, con infrastrutture moderne ed efficienti servizi logistici, grazie ai terminalisti La Spezia Container Terminal (Contship Italia) e Tdg - Terminal del Golfo (Tarros Group). L'infrastruttura si estende su una superficie complessiva di

circa 400 ettari, di cui oltre 130 occupati da terminal portuali, e dispone di circa 5 chilometri di banchine operative attrezzate e fondali fino a 15 metri di profondità, in grado di accogliere le navi portacontainer di ultima generazione. La disponibilità di efficienti collegamenti intermodali è in grado di assicurare un trasferimento veloce della merce, su strada e/o su rotaia direttamente ai mercati domestici di produzione e consumo ed internazionali.

Il porto della Spezia comprende all'interno del proprio cluster anche le eccellenze mon-

diali dell'industria navale civile (yacht & megayacht) che milita, con la presenza di Fincantieri, Gruppo Antonini, Riva Ferretti, Baglietto, Sanlorenzo, The Italian Sea Group. Alla Spezia è stato realizzato anche il progetto Miglio Blu per coadiuvare la promozione e lo sviluppo dell'industria nautica radicata nel Golfo, mettendo a sistema enti locali ed aziende leader del settore con le imprese legate alla Blue. Il distretto della nautica di rilevanza internazionale comprende anche specifiche attività formative attraverso il Campus Universitario della Spezia che collegano porto, aziende e territorio. L'offerta nautica trova alla Spezia anche uno scalo di riferimento nel Mediterraneo per la presenza delle più importanti marine come Porto Lotti, Porto Mirabello e Marina del Fezzano oltre a numerose altre attività legate al refitting ed ai servizi nautici (Valdettaro Shipyards e Cantieri navali di la Spezia). Un sistema perfettamente integrato in grado di offrire oltre 5 mila posti barca per ogni dimensione, dalle più piccole ai grandi yacht in circolazione. Da ricordare la presenza di rilevanti attività legate alla Marina Militare che da oltre 150 anni è presente nell'Arsenale militare marittimo.

Nel 2025, lo scalo spezzino ha movimentato 12,62 milioni di tonnellate complessive di merce (+3,3%), di cui 5,64 mln in import (+13,9%) e 6,98 mln in export (-4%), con un incremento guidato dalla decisa ripresa dalle rinfuse liquide allo sbarco che registrano nell'anno un totale di 1,519 milioni di tonnellate di prodotti energetici (92,6%), di cui 1,328 milioni di tonnellate di Gnl (+97,5%) e 191 mila di altri prodotti raffinati (+64%). In deciso aumento nel 2025 i dati del traffico crociere nel mar Ligure Orientale, che prosegue il suo trend positivo con un nuovo record di passeggeri in transito sfiorando i 760 mila crocieristi complessivi (+13,6%), di cui 736 mila sbarcati alla Spezia (+16,8%).



La sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale

In prima
linea

VIA DEL MOLO



Federica Montaresi

Segretario generale Adsp

Il segretario Federica Montaresi ha ricoperto l'incarico di commissario straordinario dopo le dimissioni di Mario Sommariva e prima dell'insediamento del presidente Bruno Pisano e ha lavorato, in sinergia con ministero e Regione, anche al progetto dei dragaggi

IL MOTORE DEL GOLFO

I numeri
e le date

1 Le origini

Fondato nel 1971 da un'intuizione di Angelo Ravano, La Spezia Container Terminal è stato il primo a gestione privata in Italia e nel corso dei decenni ha saputo coniugare crescita e innovazione

2 Il presente

Il terminal si estende su oltre 300 mila mq e movimentata fino a 1,4 milioni di teu all'anno. Tra i principali scali italiani per integrazione ferroviaria: rail share al 35% con collegamenti ad alta frequenza verso inland hub del Nord Italia e rilanci verso il Nord Europa



3 Il futuro

Ampliamento del Molo Ravano e incremento capacità complessiva fino a 1,8 milioni di teu annui. Molo Fornelli: aggiornamento equipment operativi e adeguamento delle infrastrutture esistenti. Raggiungimento entro il 2030 del 50% di rail share

Lsct, un grande polo professionale «Qua si cresce insieme all'azienda»

Tra le principali realtà gateway in Italia, impiega oggi circa 600 dipendenti tra tecnici e ingegneri

LA SPEZIA

La Spezia Container Terminal (Lsct), parte del gruppo Contship, è uno tra i principali terminal gateway in Italia e un'infrastruttura strategica per i traffici internazionali globali. Lsct oggi impiega circa 600 dipendenti, distribuiti tra diverse famiglie professionali e rappresenta un polo occupazionale e professionale di riferimento non solo per il territorio spezzino, ma per l'intera area ligure e le regioni limitrofe. La crescente specializzazione delle attività terminalistiche, l'evoluzione dei processi e gli investimenti in sostenibilità e innovazione stanno ampliando il perimetro delle competenze richieste, rendendo il terminal un contesto capace di attrarre professionalità tecniche, operative e manageriali sempre più diversificate.

In questo scenario, Lsct si propone come un ambiente di lavoro strutturato, orientato alla crescita delle persone e allo sviluppo delle competenze, dove formazione, sicurezza e valorizzazione del capitale umano rappresentano elementi centrali. Accanto alle aree tecniche e operative, fulcro della gestione quotidiana delle attività del terminal, sono presenti le principali funzioni di staff, tra cui It, acquisti, risorse umane, finance, safety, commerciale & customer service, Esg e un team dedicato ai progetti strategici di sviluppo del gruppo. Sul fronte occupazionale, il terminal è costantemente alla ricerca di profili tecnici qualificati. Tra le figure più richieste emergono inge-



Il terminal si estende su oltre 300 mila metri quadrati e movimentata fino a 1,4 milioni di teu all'anno. In alto, il direttore delle risorse umane di Contship, Luca Trevisan

gnieri, specialisti della manutenzione e meccatronici e operatori polivalenti, capaci di gestire mezzi e processi sempre più evoluti.

Lsct ha sviluppato un piano formativo che combina percorsi interni ed esterni, con l'obiettivo di accompagnare in modo costante l'evoluzione delle competenze, al passo con le trasformazioni in atto nel settore. La formazione interna si avvale di istruttori qualificati e dell'utilizzo delle attrezzature e dei mezzi operativi, così da favorire un apprendimento pratico direttamente sul campo. Il programma di training copre sia ambiti obbligatori e trasversali sia contenuti tecnici specialistici, con un approccio che integra aggiornamento normativo, sicurezza e sviluppo delle competenze. Particolare attenzione è dedicata alla formazione tecnica in ambito manutenzione mezzi, leva fondamentale per consolidare il know-how interno e favorire l'aggiornamento delle competenze in coerenza con l'evoluzione delle tecnologie e dei sistemi operativi adottati. «Il nostro obiettivo è costruire un ambien-

te di lavoro in cui le persone possano crescere insieme all'azienda, sentendosi parte di un progetto solido e duraturo», commenta Luca Trevisan, direttore risorse umane di Contship. «Dietro ogni attività del terminal ci sono competenze, responsabilità e lavoro di squadra. Per questo investire sulle persone non significa solo formare nuove professionalità, ma creare le condizioni perché ciascuno possa lavorare bene, in sicurezza e consapevole del proprio contributo nello sviluppo dell'azienda e di conseguenza del territorio».

In un contesto in rapida evoluzione, Lsct si consolida come punto strategico della logistica ligure ed europea, in grado di attrarre, sviluppare e integrare competenze specialistiche all'interno di un modello operativo sempre più avanzato e interconnesso: un ecosistema professionale che contribuisce in modo concreto alla competitività del sistema logistico regionale e alla sua capacità di rispondere alle trasformazioni delle supply chain internazionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il progetto

Con 'Brain R'Evolution' la sicurezza al centro

LA SPEZIA

Recentemente Contship ha avviato il progetto biennale 'Brain R'Evolution: comportamenti sicuri Contship', volto a rafforzare la consapevolezza e i comportamenti virtuosi dei lavoratori come "vaccino" contro gli infortuni e le morti sul lavoro. In questo modo Contship, in partnership con la società Go to the Moon, traccia una nuova strada

in direzione della trasformazione del concetto di salute e sicurezza sul lavoro da un dovere a un valore condiviso. Il programma prevederà giornate di forma-

LA LOGICA

Rafforzare la consapevolezza come 'vaccino' contro gli infortuni e le morti sul lavoro

zione e coaching sul campo che coinvolgeranno tutti gli attori, andando a intervenire sulla dimensione comportamentale e decisionale del personale.

Inoltre, come evidenziato dall'Hr director Luca Trevisan, questo programma sarà affiancato da due misure parallele. Da una parte, l'installazione di autovelox all'interno del terminal per garantire il rispetto dei limiti di velocità all'interno del piazzale. Dall'altra, la realizzazione di

locker negli spogliatoi dove i lavoratori dovranno lasciare lo smartphone. Il dispositivo infatti può essere un elemento di forte distrazione sul posto di lavoro nell'ambito operativo.

Questo pacchetto sicurezza varato da Contship ha obiettivi precisi: «Benessere dei dipendenti, qualità dell'ambiente in cui operano le persone e protezione complessiva durante le operazioni», conclude Trevisan.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL DNA

Punto strategico della logistica in grado di attrarre competenze specialistiche

IL MOTORE DEL GOLFO



Una veduta aerea del molo Lscat. A destra, le parti meccaniche di una delle gru impiegate per la movimentazione dei container (immagine di archivio)

Il terminal si prepara all'era 4.0

«Le gru saranno pilotate da remoto»

Pellegrini, project director, traccia la trasformazione profonda che cambierà il volto operativo di Lscat. Tra piano di razionalizzazione delle aree, ricollocazione delle infrastrutture e remotizzazione dei processi

LA SPEZIA

Una trasformazione profonda, destinata a cambiare il volto operativo di La Spezia Container Terminal nei prossimi anni. È quella delineata da Alessandro Pellegrini, project director del gruppo Contship, che individua nello sviluppo del terzo bacino il perno strategico del futuro del porto spezzino. Un piano di investimento privato da 350 milioni di euro che coinvolge i moli Ravano, Fornelli e Garibaldi e che punta non tanto ad ampliare le superfici operative, quanto a rivoluzionare l'organizzazione del terminal attraverso riqualificazione degli spazi, revamping, automazione, remotizzazione e sostenibilità ambientale. La capacità di piazzale del nuovo terminal aumenterà da 28 mila a 30.500 teu, mentre la capacità di movimentazione di contenitori passerà da 1,4 milioni a 1,8 mi-

lioni teu. Grande attenzione sarà posta anche al trasporto intermodale che, grazie a nuove infrastrutture e fasci ferroviari, consentirà di passare dall'attuale rall share del 35% di container movimentati su rotaia al 50%, con benefici concreti per la città della Spezia e per i suoi abitanti: maggiore utilizzo del treno significa infatti meno traffico pesante su strada, riduzione delle emissioni e un impatto più sostenibile sulla viabilità urbana e sulla qualità della vita del territorio.

«Il molo Ravano sarà al centro della trasformazione. Qui si con-

centreranno le principali operazioni di sviluppo: creazione di un nuovo piazzale, investimenti sulle gru e introduzione di nuove tecnologie operative. L'obiettivo è modernizzare anche le altre banchine del terminal, a partire da Fornelli e Garibaldi», spiega Pellegrini entrando nel dettaglio delle trasformazioni.

«Queste trasformazioni fanno parte di un piano generale di razionalizzazione delle aree e di ricollocazione delle infrastrutture». Il terminal del futuro, quindi, «non aumenterà significativamente le superfici operative, ma aumenterà l'efficienza, gra-

zie ad una migliore gestione degli spazi, della viabilità interna e dei flussi logistici». Tra le innovazioni più rilevanti, figura la remotizzazione delle attività di piazzale prevista per gli equipment del nuovo Molo Ravano.

«Gli operatori non lavoreranno più direttamente a bordo delle gru, ma da postazioni dedicate all'interno degli uffici operativi. È il primo passo di un processo di automazione che porterà anche maggiore sicurezza nel terminal. I nuovi sistemi, inoltre, saranno dotati di tecnologie anti-collisione, controlli automatici e sensori in grado di rilevare anomalie o la presenza di operatori nelle aree operative», evidenzia Pellegrini. «La remotizzazione cambia completamente il modo di lavorare degli operatori. Un conto è operare fisicamente sulla gru, un altro è gestire tutto attraverso schermi e sistemi digitali». La formazione del personale sarà quindi centrale e «verrà sviluppata insieme alle aziende fornitrici delle nuove tecnologie e degli equipment».

Per Contship si tratta di una transizione necessaria per restare competitivi nel mercato internazionale: «Il terminal si prepara per una nuova fase – conclude -. Stiamo entrando nell'era del terminal 4.0».



Matthieu Gasselin, ad del gruppo Contship Italia e di La Spezia Container Terminal



I nuovi sistemi saranno dotati di tecnologie anti-collisione, controlli automatici e sensori di anomalie

Hanno detto

INNOVAZIONE GREEN



Alessandro Pellegrini
Project director

«La capacità di piazzale del nuovo terminal aumenterà da 28 mila a 30.500 teu, mentre la capacità di movimentazione di contenitori passerà da 1,4 milioni a 1,8 milioni teu. Grande attenzione sarà posta anche al trasporto intermodale che, grazie a nuove infrastrutture e fasci ferroviari, consentirà di passare dall'attuale rall share del 35% di container movimentati su rotaia al 50%, con benefici concreti per la città della Spezia e per i suoi abitanti: maggiore utilizzo del treno significa infatti meno traffico pesante su strada, riduzione delle emissioni e un impatto più sostenibile sulla viabilità urbana e sulla qualità della vita del territorio. Il molo Ravano sarà al centro della trasformazione. Qui si concentreranno le principali operazioni di sviluppo».

IL MOTORE DEL GOLFO

Il network Tarros Occhi al futuro con trentuno porti e 770 dipendenti

Nel '67 dalle banchine spezzine il lancio del primo servizio container
Pionieri prima del 'door to door' e oggi dell'intelligenza artificiale

LA SPEZIA

Nel 1967 quattro ventenni dell'Università di Los Angeles pubblicano il loro album di debutto "The doors", a Londra il primo bancomat al mondo entra in funzione, in Italia Tarros lancia il primo servizio container nel Mediterraneo con "Vento del Golfo". Fu un momento cruciale per il gruppo, la cui storia risale addirittura al 1828, divenuto pioniere nel servizio di trasporto "door to door".

Oggi è guidato dal presidente Alberto Musso ed è caratterizzato da un network logistico integrato (terminal, navi, treni, camion e servizi doganali). Ogni giorno, grazie al lavoro dei suoi 771 dipendenti, di cui il 70% da più di dieci anni in azienda e il 15% under 30, questa realtà collega le diverse sponde del Mediterraneo - 16 paesi, 31 porti e oltre 500 milioni di abitanti - basando il proprio sviluppo sull'innovazione, la passione e il rispetto del territorio in cui operano le sue società. Il network Tarros assicura un sistema efficiente e modulare in tutte le fasi del trasporto e in linea con i più recenti standard Esg.

Negli ultimi anni l'organizzazione aziendale ha vissuto un cambiamento profondo, spinto prima dallo smart working nel periodo della pandemia da Covid-19 e poi dall'innovazione tecnologica e dall'intelligenza artificiale. È stato ripensato non solo il modo di lavorare con possibilità di finestre da remoto per creare flessibilità, ma anche il modo di collaborare, sviluppare competenze, creare valore all'interno dell'azienda e la riqualificazione degli spazi di lavoro, tra cui il nuovissimo edificio "green" affacciato sul terminal della Spezia. Oggi l'IA è tra le principali sfide del settore: è entrata in azienda nella veste di un assistente che accompagna il la-



Il varco di accesso all'area portuale in concessione a Tarros

voro e organizza le attività e, soprattutto alla luce di questa trasformazione, sono stati inseriti in azienda giovani professionisti anche in ruoli di rilievo e apicali. Tarros ha attivato un dottorato industriale di tre anni su temi legati all'IA, supportato da Confindustria, e gruppi di lavoro polifunzionali in diversi ambiti dell'azienda coinvolgendo più funzioni e realizzando prototipi di intelligenza artificiale. In questo processo, Tarros ha avviato anche una revisione dei processi interni e di alcune controllate, come Carbox, che stanno già applicando in modo molto rapido questa tecnologia. Il gruppo di lavoro è composto da giovani provenienti da ambiti diversi: tecnici, analisti, operativi, commerciali e un profilo amministrativo.

Oggi questa realtà può contare su un team eterogeneo, con

GIOVANI MA STABILI
Il 70% del personale
lavora in azienda
da oltre dieci anni
Il 15% è under 30

competenze complementari: alcuni conoscono molto bene il tema dell'intelligenza artificiale, altri hanno una conoscenza profonda dell'azienda e dei suoi processi. L'idea è quella di creare uno spazio di confronto e di crescita per tutti. Gruppo Tarros privilegia profili già orientati al settore che abbiano frequentato percorsi di specializzazione, per questo sono attive diverse convenzioni con le università (ad esempio Pisa e Genova), Istituti superiori (ad esempio Istituto nautico) ed enti di formazione.

Un pilastro fondamentale è rappresentato dalla formazione interna continua: percorsi strutturati di formazione tecnica, affiancamento operativo sul campo e momenti di verifica intermedi, con un approccio molto pratico e progressivo. A questo si affianca il rilascio di attestati tramite enti esterni, in particolare la Scuola nazionale trasporti e logistica. Grande attenzione è dedicata infine alla sicurezza, che per Tarros non è solo un obbligo normativo ma un valore concreto nel lavoro di tutti i giorni.



La concessione di 42.000 metri quadrati in capo a Tarros scade nel 2057



Il managing director del gruppo Tarros Danilo Ricci

IL MOTORE DEL GOLFO



In banchina vengono movimentati ogni anno circa 150mila teus



Andrea Natale, terminal manager, sulla terrazza della palazzina Tarros



Da sinistra, il terminal manager Andrea Natale insieme al corporate external relations director Mauro Solinas

Terminal da triplicare L'avvenire ha in serbo un andamento di 600mila teus

Attese anche importanti ricadute occupazionali dall'ampliamento Natale, da studente-lavoratore a manager: «Turni di notte per laurearmi»

LA SPEZIA

Per accendere ogni giorno la 'macchina' del terminal della Spezia, il Gruppo Tarros necessita di un ciclo operativo di 170 persone, di cui 50 dipendenti diretti e circa 120 risorse dell'indotto. La concessione di 42.000 metri quadrati di spazi a mare scadrà nel 2057 e i volumi si attestano intorno ai 150mila teus all'anno. È questa la fotografia odierna di uno snodo strategico orientato verso un futuro di ampliamento e riorganizzazione degli spazi portuali. Si stima che le dimensioni del terminal saranno addirittura triplicate: Tarros disporrà di un'area di 120mila metri quadrati, dotata di circa 770 metri di banchine operative, capace di accogliere l'attracco di navi lunghe fino a 350 metri. L'ampliamento, nei piani del gruppo, porterà al proporzionale aumento dei traffici: si stima che, quando il progetto sarà realizzato nel suo complesso, il nuovo terminal del Golfo potrà movimentare fino a 600.000 teus all'anno, rispetto agli attuali 150mila e di conseguenza sono attese importanti ricadute occupazionali. Grazie allo sviluppo del nuovo terminal verrà realizzata una parte di raccordo interno e anche per Tarros avere un collegamento su rotta sarà vitale. L'investimento è di complessivi 130 milioni di euro per le opere civili e 70 milioni

in equipment. Tarros così potrà contare su un terminal moderno, dalle rinnovate potenzialità e sempre più sostenibile. Ecco che nel progetto di ampliamento, ai nuovi banchinamenti saranno predisposti tre accosti di cold ironing. Intanto, importanti passi sono già stati fatti oppure sono in corso di realizzazione nell'ambito della decarbonizzazione attraverso il rinnovamento del parco mezzi. Per esempio, nel 2023 è stata introdotta una gru ibrida di ultima generazione e attualmente è al varo un nuovo mezzo reach stacker. Strumenti che contribuiscono a ridurre consumi ed emissioni di Co2. A raccontare le diverse sfaccettature di una svolta epocale per lo scalo è Andrea Natale, 38 anni, terminal manager di Tarros. La sua è una storia di successo all'interno del Gruppo. **Natale** si laurea in Ingegneria nautica al Polo universitario della Spezia, prosegue gli studi specializzandosi all'Università di Genova. Al quarto anno di studi, entra da Tarros come studente-lavoratore per iniziare ad avere un'indipendenza economica. «Al colloquio mi trovai di fronte Alberto Musso in persona che mi offrì la possibilità di lavorare

come operatore in porto mentre stavo ancora studiando. Cercavo di farmi assegnare i turni di notte così di giorno potevo frequentare le lezioni all'università e dare esami. Dopo la laurea sono entrato stabilmente in azienda. Nel 2016, con il pensionamento dell'allora direttore del terminal, mi fu chiesto di occuparmi temporaneamente della gestione operativa. Da un impegno di qualche mese sono diventati 10 anni» racconta.

Oggi Natale segue passo dopo passo gli sviluppi dello scalo. «Il bando per l'assegnazione dell'appalto dei lavori del primo lotto del Terminal del Golfo è stato pubblicato a dicembre scorso - spiega -. È uscita la graduatoria provvisoria ed è in corso l'iter di verifica di eventuali anomalie dell'offerta tecnica ed economica, a cui seguirà lo stand still e entro fine giugno, massimo inizio luglio, passeremo alla fase contrattuale, per permettere alla ditta di avviare la cantierizzazione nel più breve tempo possibile. Il primo graduato è una Ati composta da aziende del territorio spezzino e l'aggiudicazione avviene con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo. Puntiamo sull'inizio del primo lotto a ottobre 2026 e da cronoprogramma i lavori avranno una durata di 429 giorni. Un intervento - assicura - che garantirà continuità operativa allo scalo».

LE STIME

Un investimento da 200 milioni tra opere civili e di equipment

IL MOTORE DEL GOLFO

Crocierismo pronto a espandersi «Importanti vantaggi competitivi grazie a dragaggi e molo Paita»

Nuovi accosti disponibili entro fine anno. Poi la stazione. Ciulli, direttore di Scct fa il punto
«A lavori completati potremo accogliere navi più grandi, come la Icon di Royal Caribbean»

LA SPEZIA

Nel 2025 il porto crocieristico della Spezia si è posizionato fra i primi venti in Europa e ottavo tra le destinazioni italiane, consolidando il suo ruolo nel Mar Ligure Orientale. Entro quest'anno sarà completata la costruzione del molo a doppio accosto per le crociere a Calata Paita, mentre la nuova stazione marittima sarà operativa dal 2029. Un altro asso nella manica è quello della sostenibilità, con la prossima attivazione del sistema di elettrificazione delle banchine: primo in Italia ad aver effettuato i test con navi Msc e Costa Crociere. In questo quadro, Spezia & Carrara Cruise Terminal sta facendo registrare numeri importanti, con previsioni di volume di traffico per il 2026 pari a 199 navi da crociera in arrivo e circa 750mila passeggeri in transito. E per il futuro si prospetta una crescita ancora più accentuata, confermata anche dalle proiezioni di Daniele Ciulli direttore generale di Spezia & Carrara Cruise Terminal.

Ciulli, quali sono le proiezioni per il 2027?

«Per il 2027, si registra un aumento significativo con 240 navi previste e circa 800.000 passeggeri in transito, supportato dal nuovo molo Paita che dovrebbe essere consegnato a fine 2026».

Cosa vi attendete dalla prossima espansione di Lscet e Tarros?

«Guardiamo con molto interesse a tutte le novità che coinvolgono il panorama portuale spezzino. Primo, per un interesse professionale di carattere personale, data la mia esperienza più che ventennale nell'ambito del terminalismo container. In secondo luogo, perché in un porto come il nostro, dove ogni metro quadrato è prezioso, ogni intervento deve tenere conto delle ripercussioni che ha sui vicini, come in un domino. Devo però dire che l'Autorità di sistema portuale ha dimostrato negli anni di saper gestire sapientemente questo tipo di interventi».

Quando saranno ultimati i dragaggi alla Spezia? Che tipo di sviluppo comporterà quest'opera per il porto e di conseguenza per il territorio?

«I dragaggi di prima fase, quelli che porteranno il canale di accesso a - 11 metri, si sono conclusi recentemente. Questo intervento permetterà di completare il molo Paita, dando la possibilità alle navi di manovrare senza difficoltà nonostante la presenza della nuova infrastruttura».

Quale tipo di navi da crociera approderanno alla Spezia dopo il dragaggio?

«Dopo il completamento del dragaggio, il porto della Spezia potrà accogliere navi da crociera di grandi dimensioni, come quelle della classe Icon di Royal Caribbean, unico porto di quest'area del Mediterraneo Settentrionale, dandoci un importante vantaggio competitivo».

Da progetto, il molo crociere potrà ospitare fino a quattro navi contemporaneamente. La gestione di ormeggi multipli potrebbe rivelarsi nei fatti complessa?

«La presenza di 4 navi contemporaneamente è un'ipotesi limite che potrebbe verificarsi in casi veramente rari. La gestione di scali multipli comporterà una difficoltà non diversa da quella che affrontiamo già da anni quando ospitiamo due navi sul molo Garibaldi».

La nuova stazione crocieristica rispetterà le dimensioni originali del progetto oppure potrà esserci un ridimensionamento delle volumetrie?

«Il progetto del nuovo Terminal Crociere è in fase di ridiscussione con l'Authority. Sarà un progetto funzionale alle esigenze operative e di grande valore ambientale e architettonico, la cui progettazione è stata affidata a studi di fama internazionale: lo Studio Atelier AF Femia e Rina». **Il maxi progetto del nuovo waterfront è in gestazione da oltre 20 anni. Il progetto di Llavador prevedeva la realizzazione di strutture sportive, alberghi, negozi, food. È ancora una scommessa irrinunciabile?**

«Il nuovo waterfront è un progetto importante per la città, di cui si occupano le principali autorità. Noi molto più modestamente ci stiamo impegnando nella realizzazione del nuovo terminal crociere nell'area in concessione concordata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Operazioni di imbarco al molo Garibaldi della Spezia



Ponti di conoscenza

IL TEAM



Farida Roudani

Coordinatrice operazioni di terra

Dodici ore complessive per un assaggio di Liguria e, possibilmente, un po' di Toscana per poi risalire a bordo. Il programma spezzino dei crocieristi è di solito questo. «Stare a contatto con un pubblico internazionale mi permette di viaggiare anche stando a terra – dice la coordinatrice delle operazioni di terra, Farida Roudani –. Le crociere sono ponti di conoscenza»

Cinque lingue nel cv E un sorriso speciale Testimone sottobordo

Roudani è coordinatrice delle operazioni di terra

LA SPEZIA

I novelli sposi, i nonni coi nipoti, le scolaresche, i gruppi musicali. Le comitive di pensionati, cappellini bianchi da pescatore e infradito ai piedi. Gli anniversari di compleanno e le nozze d'oro per promettersi amore eterno cullati dalle onde. Dalla scaletta dei giganti del mare, Farida Roudani ha visto scendere l'umanità più varia. Crocieristi accomunati dalla voglia di una vacanza senza pensieri, accolti a terra da professionisti sorridenti come lei, componenti del team della Spezia & Carrara Cruise Terminal, che quotidianamente si muovono laboriosi per permettere che tutte le operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e i servizi correlati vadano lisci come l'olio e si svolgano in completa sicurezza.

Il passepartout per la lavoratrice, classe 1975, è stato un bagaglio importante: cinque lingue nel curriculum e una passione viscerale per l'accoglienza. Prima come receptionist d'albergo, poi

dal 2013 inizia a lavorare al porto nel settore crociere, e dal 2020 è entrata a far parte della grande famiglia di Spezia & Carrara Cruise Terminal. Oggi ricopre il ruolo di coordinatrice delle operazioni di terra e 'coordinator grand operations deputy port facility security officer'. Come in un aeroporto del mare ci sono le operazioni di check in e check out, controlli serrati sia all'imbarco che allo sbarco dei passeggeri, aree separate, delimitate e segnalate a seconda dei percorsi e zone transennate e interdette per un'esperienza in completa sicurezza. «Effettuiamo controlli a campione sugli effetti personali di circa il 15% dei passeggeri che passano sottobordo, come ci impone il Port facility security plan. Le guardie giurate operano utilizzando scanner e metal detector. La nave, invece, effettua il 100% dei controlli. Ogni anomalia viene segnalata e gestita dalle autorità competenti». La tecnologia, poi, aiuta a facilitare il lavoro e a essere "green" tra dispositivi digitali, liste passeggeri e sistemi di controllo. Il coor-

IL MOTORE DEL GOLFO



Nave all'ormeggio nel porto di Marina di Carrara. Per il 2026 sono previste 22 navi con circa 13.000 passeggeri



Un sistema integrato Il valore dei superyacht per Marina di Carrara

Così sono cambiati volumi e rotte, in una logica di piena complementarità
«Questi sbarchi non richiedono la presenza di servizi di assistenza strutturati»

ARINA DI CARRARA

Un altro importante tassello nel settore crocieristico è rappresentato dal porto di Marina di Carrara, che opera come scalo complementare al suo omologo spezzino formando un sistema portuale integrato. Un mercato arricchito da un nuovo segmento dei superyacht che è cucito a perfezione sulle dimensioni del porto carrarino, non richiedendo la presenza di servizi più strutturati rivolti ai passeggeri. Ne parla Daniele Ciulli, direttore generale di Spezia & Carrara Cruise Terminal.

Ciulli, quali sono i volumi di traffico a Marina di Carrara?

«I traffici crocieristici negli ultimi anni mostrano scali quasi invariati, ma con un cambiamento nelle tipologie di navi: da unità con circa 2.700 passeggeri a superyacht con circa 200 passeggeri a bordo. Questo ha ridotto i volumi di passeggeri senza impattare il numero di scali. Nel 2025 si sono registrati 21 scali con 13.620 passeggeri».

Perché c'è stato questo cambio di rotta nelle tipologie di navi?

«Il mercato si è arricchito di questo nuovo segmento dei superyacht che è perfetto per le caratteristiche del porto di Marina di Carrara. Non hanno particolari esigenze di dimensione del porto e non richiedono la presenza di servizi strutturati dal punto di vista dell'assistenza ai passeggeri. Al tempo stesso c'è

stata una riduzione del numero di navi operanti in quest'area del Mediterraneo e appartenenti ad una categoria dimensionale intermedia, tra i 200 ed i 300 metri di lunghezza».

Quali sono le proiezioni di traffico per il 2026 e il 2027?

«Per il 2026 sono previste 22 navi con circa 13.000 passeggeri, mentre per il 2027 sono al momento programmati 15 scali con 24.000 passeggeri. Nonostante nel 2027 il numero di navi sia diminuito, i passeggeri sono aumentati grazie alla prenotazione di scali con navi più capienti».

Sono previsti investimenti futuri per il porto di Marina di Carrara?

«Sappiamo che l'Autorità di sistema portuale ha diversi progetti in programma per Marina di Carrara che in parte dipendono dall'approvazione del nuovo piano regolatore portuale».

Perché si è scelto di puntare sulla complementarità dei porti della Spezia e di Marina di Carrara?

«Queste sono scelte strategiche che riguardano le autorità pubbliche. Noi più semplicemente lavoriamo nel contesto operativo e di mercato che ci viene prospettato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PREVISIONI

Per l'anno in corso sono previsti 22 scali per circa 13mila passeggeri totali

Punti di vista

AL VERTICE



Daniele Ciulli

Direttore generale di Scct

«I dragaggi di prima fase, quelli che porteranno il canale di accesso a - 11 metri, si sono conclusi recentemente. Questo intervento permetterà di completare il molo Paita, dando la possibilità alle navi di manovrare senza difficoltà nonostante la presenza della nuova infrastruttura. A dragaggio completato, il porto della Spezia potrà accogliere navi da crociera di grandi dimensioni, come quelle della classe Icon di Royal Caribbean, unico porto di quest'area del Mediterraneo Settentrionale»



Classe 1975, Farida Roudani dal 2013 inizia a lavorare al porto nel settore crociere, e dal 2020 è entrata a far parte della grande famiglia di Scct

dinamento con l'imbarcazione e Scct è continuo attraverso lo scambio di contatti e informazioni operative. Il gruppo di terra è «molto affiatato e pronto a fare gioco di squadra». Per Roudani è importante «che non si verifichino interferenze tra operazioni diverse e che si rispetti una gerarchia dettata dalla nave e dalle tempistiche previste, che non ci siano interruzioni nei flussi di pas-

seggeri in entrata e in uscita né nelle operazioni di carico e scarico bagagli né durante le fasi di rifornimento merci della nave».

Ciò significa mantenere un rigido ordine in un macrocosmo vissuto quotidianamente da una moltitudine di persone e mezzi in transito: dagli shuttle che fanno costantemente la spola da sottobordo al terminal e viceversa ai bus turistici dei tour operator che portano i turisti a visitare in poche ore Firenze oppure Pisa, fino ai battelli per il classico giro alle Cinque Terre. «Ma alla fine la più gettonata rimane Spezia: un giro per il centro tra musei, negozi e un bel piatto di muscoli. E i passeggeri tornano indietro sempre soddisfatti».

IL SEGRETO

Un rigido ordine in un macrocosmo vissuto ogni giorno da migliaia di persone

il tuo futuro nella formazione

*l'opportunità
che crea lavoro*



cisita

FORMAZIONE SUPERIORE



SISTEMI
FORMATIVI
CONFINDUSTRIA

www.cisita.it

IL MOTORE DEL GOLFO

La vera posta è la qualità «Attrarre il capitale umano e trattenerlo sul territorio»

Per Confindustria la scommessa è costruire un contesto di vita attrattivo
Laghezza: «Solo così invogliamo i giovani a restare dove li stiamo formando»

LA SPEZIA

«La Spezia ha un patrimonio straordinario dal punto di vista produttivo e scientifico: un sistema industriale forte, centri di ricerca di livello internazionale, filiere di eccellenza legate al mare. Tuttavia, oggi la vera competizione tra territori si gioca sulla capacità di attrarre e trattenere capitale umano». Un messaggio forte e chiaro quello di Alessandro Laghezza, patron dell'omonima società di spedizioni e presidente di Confindustria La Spezia, che vede nella capacità di un territorio di trattenere i propri talenti la "ricetta" per il futuro del porto.

Presidente, in che modo evitare la cosiddetta fuga di cervelli?

«Non è sufficiente offrire opportunità di lavoro qualificato: è necessario costruire un contesto di vita attrattivo. Questo significa investire nei servizi per le persone e le famiglie – abitazione, scuola, sanità, cultura, sport – e migliorare complessivamente la qualità della vita. Solo così possiamo trattenere i giovani che formiamo e attrarre talenti da fuori. È una sfida che richiede una visione condivisa tra imprese, istituzioni e comunità, perché riguarda il futuro stesso del territorio. Confindustria La Spezia è in prima linea su questi temi».

Specialmente quando sullo scacchiere ci sono diverse partite aperte per il futuro dello scalo...

«Esattamente. Il porto della Spezia si trova in una fase di trasformazione molto importante, che possiamo definire strutturale. Gli investimenti in corso riguardano principalmente il potenziamento della capacità container, attraverso l'ampliamento dei terminal e delle aree operative, con l'obiettivo di accogliere navi sempre più grandi e aumentare i volumi movimentati. Il progetto del terzo bacino rappresenta uno degli interventi più rilevanti in questa direzione, perché consente di rafforzare la competitività dello scalo in uno scenario internazionale. Oggi

non basta essere un porto efficiente: bisogna essere un nodo logistico integrato, capace di garantire velocità, affidabilità e sostenibilità. Accanto a questo, un elemento distintivo della Spezia è la forte vocazione intermodale, con una quota di traffico ferroviario particolarmente elevata rispetto alla media nazionale. Questo è un punto di forza che va ulteriormente consolidato, perché rappresenta un fattore competitivo decisivo anche in chiave ambientale».

La zona logistica semplificata può essere una leva strategica per il territorio?

«È uno strumento che può avere un impatto molto concreto sullo sviluppo del territorio. Il suo valore sta nella capacità di creare un sistema integrato tra porto e retroporto, superando frammentazioni e rendendo più efficienti i processi. E' bene specificare – questo va detto per i non addetti ai lavori e per dare informazioni chiare – che le opportunità che si aprono, possono riguardare le imprese di ogni settore, non solo del comparto della logistica. In particolare, la Zls può semplificare le procedure amministrative, ridurre i tem-

Punti di vista

CONFINDUSTRIA



Alessandro Laghezza
Presidente

«Le figure più richieste saranno sempre più qualificate: tecnici specializzati, ingegneri, esperti di logistica integrata, project manager. Ma cresce anche la domanda di competenze legate alla pianificazione»



Il porto della Spezia è sempre più un sistema integrato di infrastrutture e trasporti

pi autorizzativi e offrire condizioni più favorevoli per chi vuole investire. Questo è fondamentale in un contesto in cui le imprese scelgono dove insediarsi anche sulla base della velocità e della certezza dei processi. Accanto alla semplificazione amministrativa, la Zls offre importanti leve di natura economica come il credito d'imposta sugli investimenti che rappresenta uno strumento concreto di sostegno alle imprese. Per un territorio come quello spezzino, fortemente specializzato nella Blue Economy, può rappresentare un acceleratore di sviluppo, rafforzando filiere già consolidate – come logistica, nautica e cantieristica – e favorendo l'arrivo di nuove attività ad alto valore aggiunto. In questo senso, può diventare una leva strategica non solo per la crescita economica, ma anche per la qualità dello sviluppo».

Quali figure saranno più richieste in un mercato portuale altamente tecnologico?

«Il mercato del lavoro portuale e marittimo sta cambiando profondamente, spinto dall'innovazione tecnologica, dalla digitalizzazione e dalla crescente

complessità delle filiere. Le figure più richieste saranno sempre più qualificate: tecnici specializzati, ingegneri, esperti di logistica integrata, project manager in grado di gestire progetti complessi. Accanto a queste, crescerà la domanda di competenze legate alla pianificazione, al controllo dei processi, alla gestione della 'supply chain' e all'utilizzo di tecnologie avanzate. Un aspetto fondamentale è che oggi non bastano più le competenze operative tradizionali. Servono capacità organizzative, gestionali e digitali, in grado di governare sistemi articolati e interconnessi. Questo vale non solo per il porto, ma per l'intera filiera dell'economia del mare, dalla cantieristica alla logistica».

Sul fronte delle infrastrutture a che punto siamo?

«Siamo in una fase decisiva: molto è stato avviato, ma è fondamentale portare a compimento gli interventi in corso e rafforzare ulteriormente il sistema. Gli investimenti sul porto stanno già contribuendo a ridisegnare il ruolo dello scalo, ma la vera sfida è garantire un'integrazione piena tra porto, retroporto e territorio, accompagnata da collegamenti efficienti, in particolare sul fronte ferroviario. Desidero ricordare, che con Ance La Spezia e Autorità di sistema portuale del mar ligure orientale, Confindustria La Spezia ha recentemente concluso un approfondito studio volto a individuare le principali criticità infrastrutturali del territorio dal punto di vista della viabilità. Le proposte operative emerse, già presentate pubblicamente, sono attualmente all'attenzione della Regione per le opportune valutazioni finalizzate all'inserimento negli strumenti programmatici. In un contesto internazionale caratterizzato da grande incertezza, investire in infrastrutture significa anche rafforzare la capacità del territorio di resistere agli shock e di mantenere una traiettoria di sviluppo nel medio-lungo periodo. Le infrastrutture non sono solo opere fisiche, ma strumenti strategici per sostenere la crescita».



Lavoratori portuali impegnati in operazioni di movimentazione in banchina (immagine di archivio)

2550

go
1946
2026



Confartigianato
Imprese La Spezia

80 anni di storia. Ogni traguardo insieme.

IL MOTORE DEL GOLFO



Un ecosistema resiliente

«Merito delle competenze

Il futuro viene dal mare»

Dall'autotrasporto alle crociere alla subacquea, passando per nautica e refitting. La scommessa di lungo corso di Confartigianato: «Primi a credere nel turismo»

LA SPEZIA

La rete di imprese e servizi che ruota attorno al porto della Spezia rappresenta il motore di innovazione del sistema Paese ed è colonna portante della Blue Economy e del commercio marittimo nazionale. Un ecosistema che, nonostante i contraccolpi delle guerre che stanno infiammando il mondo, è profondamente resiliente. La sua forza risiede principalmente nello sviluppo di competenze specifiche, con ricadute significative per il territorio in termini di ricchezza e occupazione. Dal mare e dalla sua fruibilità dipendono l'economia, l'organizzazione sociale, l'equilibrio di una comunità, ma soprattutto il suo futuro.

Confartigianato La Spezia ha da sempre posto grande attenzione alle imprese dei diversi comparti interessati: dall'autotrasporto, alle crociere, passando per il trasporto marittimo, la subacquea, la stampa 3D, la nautica e il refitting. «Le imprese legate al mare e alle attività portuali sono numerose e di grande valore – spiega il presidente di Confartigianato La Spezia, Paolo Figoli –. Oggi questi imprenditori e imprenditrici affrontano criticità importanti, l'autotrasporto risente dell'aumento del prezzo del carburante dall'inizio del conflitto in Medio Oriente, un rincaro che rischia di pesare enormemente sul costo del trasporto merci. La nautica – prosegue Figoli – rappresenta un asset fondamentale sia nell'export che nelle attività di manutenzione delle imbarcazioni della zona, il refitting è un'attività che funziona e porta posti di lavoro, un mercato vivo per appassionati e non solo. Come associazione di categoria

sentiamo la responsabilità di rappresentare al meglio le aziende, offrendo loro i servizi e gli strumenti di cui hanno bisogno per essere competitive e adempiere a tutti i doveri che essere un'impresa impone. Il presente e il futuro – sottolinea il presidente – ci mettono davanti ostacoli e criticità che, come imprese e come associazione, dobbiamo prepararci ad affrontare, perciò lavoriamo quotidianamente per la crescita del nostro tessuto economico».

Il territorio spezzino è il perfetto esempio di equilibri e convivenze che nel corso del tempo hanno dato origine a idee innovative e imprese altamente specializzate, nate per rispondere a esigenze specifiche e capaci di incanalare energie e risorse che hanno ricadute positive sulla comunità. Dopo un secolo di crescita del settore difesa e del portuale mercantile, da qualche decennio il Golfo della Spezia è diventato la casa di altri comparti che sono cresciuti e si sono ritagliati spazio e dignità nella strut-

tura economica della nostra provincia. Il porto della Spezia ha imparato a essere accogliente con le navi da crociera e i trasporti marittimi hanno permesso alle persone di imparare a percorrere il nostro affascinante ma fragile territorio via mare.

«Siamo stati i primi in provincia a credere nel turismo – afferma il direttore Giuseppe Menchelli –, con il Consorzio Marittimo 5 Terre e Golfo dei Poeti abbiamo scommesso sulla bellezza e sul potenziale del nostro territorio, il tempo ci ha dato ragione. Oggi La Spezia è un approdo crocieristico molto amato, il suo porto è il primo passo a terra per centinaia di migliaia di persone. Questo percorso ci ha portato ad essere una meta ambita e inclusa in molti viaggi organizzati da tutto il mondo – afferma il direttore Giuseppe Menchelli –. La convivenza tra le attività portuali e il turismo ci rende unici e ci caratterizza, dando ai nostri giovani ampie prospettive di futuro». Nel comparto delle crociere e del turismo, Confartigianato segue con attenzione il Csn (Consorzio dei noleggiatori spezzini) e il Consorzio Radio Taxi, eccellenze che ha contribuito a far crescere. Anche il Consorzio dei Pescatori spezzini sulla Passeggiata Morin è diventato in pochi anni un punto di riferimento per tanti spezzini per comprare il pesce e gustarlo. La Spezia e il suo territorio, dunque, hanno un'anima piena di sfaccettature. «Lo sviluppo veloce ma costante dipenderà anche dalle energie delle imprese che esistono e di quelle che nasceranno. Oggi – conclude Menchelli – guardiamo verso il mare non più nella speranza di andare altrove, ma con la consapevolezza di voler restare e costruire qui il nostro futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Punti
di vista

RASSICURANTE



Paolo Figoli
Presidente

«Come associazione di categoria sentiamo la responsabilità di rappresentare le aziende, offrendo loro gli strumenti che servono»

In prima
linea

LUNGIMIRANTE



Giuseppe Menchelli
Direttore

«Siamo stati i primi in provincia a credere nel turismo, con il Consorzio Marittimo abbiamo scommesso sulla bellezza e sul potenziale del territorio»

IL SEGRETO

**Passione che passa
di padre in figlio**

A forgiare generazioni di imprenditori è proprio quella grande passione trasmessa di padre in figlio che fa parte del Dna di moltissime aziende spezzine. «Crescere in una zona come la nostra porta inevitabilmente molte persone ad amare il mare fin dalla più giovane età – sottolinea il presidente di Confartigianato La Spezia Paolo Figoli –. La passione è il motore che porta avanti tante delle nostre imprese, mi viene in mente in particolare la subacquea e le lavorazioni sotto il livello del mare, attività che sono fortemente influenzate da una naturale propensione verso l'acqua salata».

“

Oggi non coltiviamo più la speranza di andare altrove per realizzare sogni. Ma quella di restare

“

Lo sviluppo veloce ma costante dipenderà anche dalle energie delle imprese



Centro
Assistenza
Fiscale



Artigiani
Imprenditori
d'Italia

La Spezia

Patronato
Assistenza Fiscale

E' APERTA LA CAMPAGNA 730!

730 senza stress pensiamo a tutto noi!



**Per le tue DICHIARAZIONI, ASSISTENZA FISCALE e di PATRONATO
rivolgiti agli Uffici Fiscali di CNA La Spezia e nelle sue sedi territoriali
mail: info@cnalaspezia.it - tel. 0187.598080**

IL MOTORE DEL GOLFO

Risultati, celerità e visione

«Il segreto è l'integrazione tra i due terminalisti e le Pmi»

Cna sottolinea le virtù di un meccanismo che consente servizi su misura e flessibilità
Mazzola: «Modello per l'intermodalità ferro-gomma». Cariulo: «Investire sulla subacquea»

LA SPEZIA

Il sistema portuale della Spezia rappresenta uno dei motori economici più rilevanti della Liguria e dell'Alto Tirreno. Il fulcro di tante diverse tipologie di attività e aziende è la presenza dello scalo e dalle governance dell'Autorità di sistema portuale del mar ligure orientale con le sue progettualità e il suo sviluppo. Un porto che da sempre si è caratterizzato per capacità di performance, celerità e visione». Per il presidente di Cna La Spezia, Davide Mazzola, la forza dello scalo spezzino risiede esattamente nella presenza di professionalità diverse che non lavorano separate in compartimenti stagni ma che, bensì, sono caratterizzate «dall'integrazione tra i grandi terminalisti, come Contship o Tarros, e le centinaia di piccole realtà che offrono servizi su misura, flessibilità operativa e un altissimo livello di specializzazione tecnica, rendendo lo scalo spezzino uno dei più efficienti a livello nazionale».

La Spezia è anche «un modello europeo per l'intermodalità ferro-gomma – evidenzia Mazzola –. Le Pmi del trasporto sono fondamentali per il collegamento con il "hinterland" e siamo lieti di avere sul nostro territorio aziende di assoluta eccellenza del settore della logistica, con imprese altamente specializzate». Nel quadro dei recenti sviluppi portuali, la Zls del porto e retroporto spezzino «deve essere vista come un'opportunità interessante dalle piccole e medie imprese». Il processo è stato appena avviato e sono stati definiti gli ambiti territoriali, che includono aree alla Spezia, Arcola, Vezzano Ligure, Santo Stefano Magra e territori limitrofi, e si aprono interessanti prospettive considerando anche l'ammontare per il triennio 2026-2028: sono stati stanziati

L'OCCASIONE DELLA ZLS

La leva finanziaria farà la differenza grazie al sistema del credito d'imposta



Nell'indotto della portualità coinvolte anche molte Pmi del territorio che si occupano di lavorazioni artigianali

fondi nazionali significativi, circa 100 milioni di euro annui complessivi». Tra i vantaggi più immediati per una Pmi, Mazzola menziona la 'leva finanziaria'. «Le imprese che effettuano investimenti produttivi possono accedere a un credito d'imposta pari al 35% degli investimenti – spiega il presidente di Cna –. Inoltre, queste agevolazioni possono essere cumulate con altri incentivi regionali, come i bandi Pr Fesr Liguria, rendendo l'ammmodernamento tecnologico molto più sostenibile. Senza contare che la Zls introduce anche semplificazioni in ambito amministrativo, in un contesto in cui spesso la burocrazia diventa un costo».

In un mondo talmente diversificato come quello portuale, un'attività fondamentale ma che troppo spesso resta nascosta in virtù della sua stessa operatività, è quella subacquea. «La storia dei palombari alla Spezia è legata alla Marina militare, con la scuola trasferita al Varignano nel 1910, divenendo fulcro della subacquea italiana» racconta il direttore di Cna La Spezia, Pasquale Cariulo. Forte

Orgoglio locale

CNA LA SPEZIA



Pasquale Cariulo
Direttore

«Grazie a Cna, oggi il contratto collettivo nazionale del lavoro dei metalmeccanici artigiani comprende finalmente gli operatori subacquei. È una vittoria tutta spezzina»

di questa tradizione, la città è stata scelta per accogliere il Polo nazionale della dimensione subacquea, altamente proiettato nel sostenere ricerche e nuove tecnologie nel settore dell'underwater. «Non consideriamo abbastanza queste lavorazioni – afferma Cariulo –, ma in ogni città portuale le aziende che operano in campo subacqueo garantiscono i ripascimenti delle spiagge, la costruzione e manutenzione delle banchine dei porticcioli, la manutenzione delle grandi navi da crociera durante le soste o le lavorazioni alle condotte sottomarine. Nel nostro Golfo trovano sede realtà storiche conosciute a livello nazionale come Art Sub. Grazie a Cna, oggi il contratto collettivo nazionale del lavoro dei metalmeccanici artigiani comprende finalmente gli operatori subacquei. È una vittoria tutta spezzina, della Confederazione, e delle sigle sindacali del territorio. Le imprese applicavano il contratto della metalmeccanica a livello generale, ma chi opera nella subacquea ha una professionalità specifica, non fosse altro che per l'ambiente in cui lavora

Valore aggiunto

CNA LA SPEZIA



Davide Mazzola
Presidente

«La forza dello scalo spezzino risiede nella presenza di professionalità diverse che non lavorano separate in compartimenti stagni ma che, bensì, sono caratterizzate dall'integrazione tra i grandi terminalisti, come Contship o Tarros, e le centinaia di piccole realtà che offrono servizi su misura, flessibilità operativa e un altissimo livello di specializzazione tecnica, rendendo lo scalo spezzino uno dei più efficienti a livello nazionale»

e i rischi che le operazioni comportano».

Tra le professioni che gravitano intorno al porto, dietro ai grandi terminalisti, ci sono anche le Pmi dedicate ai servizi accessori. «Pensiamo – dice Cariulo – alle aziende che lavorano alla riparazione container: fabbri specializzati nel valutare i danni strutturali dei container che effettuano saldature o sostituzioni di pannelli per garantire che il contenitore rimanga stagno e idoneo al carico. Le operazioni di pulizia e sanificazione spesso necessarie ai cassoni. Meccanici, motoristi, aziende in grado di riparare gru, mezzi di terra e di mare. Sempre di più la tecnologia si interfaccia al mondo portuale: digitalizzazione, cybersecurity e attenzione alla sostenibilità ambientale richiamano sia tante nuove professionalità sia Pmi in grado di fornire servizi mirati. Ambiti – conclude il direttore di Cna – in cui si potrà concretizzare una maggiore parità di genere, aspetto a cui guardiamo con favore».



STAY TUNED.

FORMIAMO LE **COMPETENZE**
CHE COSTRUISCONO IL **FUTURO.**



FORMAZIONE
SPECIALISTICA



CONNESSIONI
INTERNAZIONALI



OPPORTUNITÀ
DI LAVORO



INNOVAZIONE
E FUTURO

SCUOLA NAZIONALE
TRASPORTI E LOGISTICA



VIA DEL MOLO 1/A
19126 LA SPEZIA



+39 0187 779162



info@scuolatrasporti.com



scuolatrasporti.com



@scuolatrasporti



SCOPRI TUTTI
I NOSTRI CORSI
E LE OPPORTUNITÀ

IL MOTORE DEL GOLFO

Binomio formazione-ricerca

La Scuola nazionale trasporti e il passepartout per il lavoro

L'istituzione si conferma ponte imprescindibile tra giovani e aziende. Esiti occupazionali elevati
«Negli ultimi quattro anni abbiamo accompagnato nell'inserimento oltre cinquecento candidati»

LA SPEZIA

La Scuola nazionale trasporti e logistica, associata a Confindustria, è un ponte che collega giovani, aziende e porti. Trentacinque anni al servizio della Spezia e un passepartout per far scoprire i segreti dei mestieri del porto applicati ai tempi che corrono. Una vera e propria istituzione che sempre di più affianca formazione all'ambito della ricerca, creando così un circuito virtuoso. «La Scuola ha formato e accompagnato all'inserimento lavorativo negli ultimi quattro anni oltre 500 persone, preparando tutte le figure professionali della portualità, arrivando a comprendere logistica, retroporto e trasporto» spiega la direttrice Federica Catani, che entrando nel dettaglio descrive le figure formate. Si parte dall'ambito operativo e tecnico – l'operatore polivalente del terminal portuale, il tecnico ferroviario polifunzionale, il manutentore di impianti portuali, eccetera – passando a quello d'ufficio e intermedio – tecnico delle spedizioni internazionali, spedizioniere marittimo, tecnico doganalista – fino a figure di livello post-laurea come il logistic manager. «Alcuni percorsi vedono il rilascio di competenze abilitanti sul piano della sicurezza sul lavoro, come la formazione sul settore ferroviario per cui abbiamo, tra i pochissimi enti in Italia, il riconoscimento Ansfisa. Abbiamo anche un riconoscimento su Maritime Security, con accreditamento delle Capitaneerie».

Come vi interfacciate con le aziende?

«Il nostro è un lavoro a 360° che svolgiamo in stretta connessione con i bisogni espressi dalle imprese che sono le protagoniste della progettazione dei percorsi formativi: assumono impe-

LA NOVITÀ

A giugno arrivano due nuovi percorsi sulle spedizioni internazionali aperti ai diplomati Anche di quest'anno



Il presidente Piergino Scardigli

gni occupazionali, garantiscono esperienze di tirocinio e investono su formatori interni».

Esiti occupazionali?

«In alcuni casi prossimi al 100% e, più in generale, non scendono mai sotto la soglia dell'80%. Tra il 2021 e il 2025 ci sono stati oltre 500 inserimenti occupazionali legati a progetti formativi finalizzati all'assunzione».

A chi si rivolgono i vostri corsi?

«A tutte le persone over 18, senza particolari titoli di studio, che vogliano avvicinarsi al mondo della portualità. È un'opportunità non solo per i giovani ma anche per coloro che vogliono rimettersi in pista e possono farlo

dopo pochi mesi di corso».

E gli studenti degli istituti superiori?

«Ci rendiamo disponibili a organizzare incontri e giornate di orientamento con le scuole per raccontare le opportunità che offre il nostro settore. Vogliamo essere uno sportello informativo permanente perché gli studenti di oggi possano diventare i logistici del futuro».

Saranno introdotte delle novità nel corso del 2026?

«A giugno dovremmo avviare due percorsi formativi sulle spedizioni internazionali, a cui potranno accedere i diplomati, compresi quelli di quest'anno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In prima linea

AL VERTICE



Federica Catani

Direttrice

«Ci rendiamo disponibili a organizzare incontri e giornate di orientamento con le scuole per raccontare le opportunità che offre il nostro settore. Vogliamo essere uno sportello informativo permanente per gli studenti di oggi»

«A misura delle nostre filiere»

Così il Cisita abbatte il divario

Nell'ente di via del Molo ogni corso nasce da un'analisi delle esigenze produttive delle imprese
Appello di Bucchioni: «Indispensabile uno smart hub con aule studio e spazi multimediali»

LA SPEZIA

Oltre 40 anni al servizio del territorio, 65.000 persone formate e un tasso di occupazione pari al 90%. Cisita Formazione Superiore, ente di formazione professionale fondato nel 1979 e di diretta emanazione di Confindustria La Spezia e Confindustria Liguria, è questo e molto altro. Nel complesso di via del Molo ci sono diverse aule attrezzate per ogni tipologia di corso: dall'alta formazione specialistica, passando per le Academy delle aziende, percorsi per disoccupati e inoccupati in cerca di lavoro, fino ai percorsi triennali lefp per ottenere le qualifiche professionali, in alternativa alla scuola secondaria superiore.

L'ente accompagna giovani e adulti in percorsi volti a costruire figure altamente specializzate già pronte all'inserimento in azienda, offrendo una formazione dedicata alle principali filiere



Giorgia Bucchioni del Cisita

del territorio, come la nautica, la meccanica, etc. «La nostra missione è quella di colmare il divario tra il mondo della formazione e quello del lavoro, offrendo percorsi professionalizzanti calibrati sui fabbisogni reali delle imprese – spiega Bucchioni –. Ogni corso nasce da un'analisi

delle esigenze produttive delle aziende associate a Confindustria, garantendo così un'offerta formativa concreta e spendibile sul mercato».

Formare significa anzitutto far conoscere a tutti i cittadini le grandi opportunità che offre La Spezia, sia dal punto di vista occupazionale, sia da quello personale: come nei percorsi per i ragazzi in età scolare, compreso il corso annuale per montatori e manutentori scafo, che ha accolto anche minori non accompagnati richiedenti asilo. Opportunità performanti e gratificanti, un luogo dove i sogni e le aspirazioni della 'generazione di cristallo' vengono ascoltati, curati e cresciuti. Come piccoli semi vengono coltivati e col passare del tempo diventano alberi forti e radicati sul territorio e poi foreste.

Giorgia Bucchioni allarga il discorso, affermando anche: «La formazione nella Blue Economy è un asset strategico per Spezia», una città che dispone di di-

versi enti d'eccellenza: dall'Its, con cui Cisita collabora a 360 gradi alle scuole certificate di primo livello, dal Polo universitario dell'Università di Genova, che creerà 60 nuovi alloggi sul territorio, al Polo nazionale della subacquea di viale San Bartolomeo, che è in forte sviluppo.

A mancare, invece, sono ancora degli spazi dedicati alla formazione. «Cisita, insieme alle aziende del territorio, chiede da tempo che venga costruito uno smart hub che ospiti aule studio e aule multimediali, una sala conferenze, e spazi per le aziende che vogliano testare gli studenti sul campo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OBIETTIVO

Far crescere figure ad alta specializzazione già pronte all'inserimento negli organici

Associazione Spedizionieri del Porto di La Spezia



La Spezia - Via Minzoni 2

Tel. 0187 725227

segreteria@associazionespedizionierilaspezia.it

www.associazionespedizionierilaspezia.it

IL MOTORE DEL GOLFO

Tracciati dall'AI e dal 5G

Un software brevettato per sveltire le pratiche

Progettato dal Lsps per gestire il ciclo dei controlli doganali e sanitari funge da ponte digitale tra autorità di controllo nello Sportello unico nazionale «Fino a quattro ore di tempo risparmiato rispetto ai metodi tradizionali»

LA SPEZIA

«Il brevetto italiano ed europeo targato La Spezia Port Service (Lsps) segna un passo importante per la digitalizzazione dei porti nazionali. Il software, progettato per gli operatori doganali della Spezia, gestisce tutto il ciclo dei controlli doganali e sanitari tra porto e retroporto di Santo Stefano tramite una piattaforma digitale accessibile a tutti i soggetti coinvolti, tracciando ogni fase in tempo reale grazie all'IA e al 5G sul quale abbiamo fatto un importante investimento privato» spiega l'amministratore delegato di La Spezia Port Service e segretario generale delle associazioni portuali, Salvatore Avena. Un esempio concreto dell'impronta altamente tecnologica che i settori pubblico e privato stanno imprimendo sul porto della Spezia e sul suo settore logistico per rafforzare la competitività sul mercato, promuovendo una gestione improntata sulla sostenibilità.

Avena, come funziona?

«Gli spedizionieri monitorano l'iter delle pratiche da app o portale, ricevendo subito esiti e documentazione attraverso il trasferimento dati in tempo reale dagli operatori. Il sistema, unico per modello cooperativo e inte-

grazione pubblico-privato, funge da ponte digitale tra diverse autorità di controllo nel primo Sportello unico doganale nazionale».

Quali sono i vantaggi?

«Questo sistema permette controlli più rapidi, con un risparmio fino a quattro ore rispetto ai metodi tradizionali. Gli spedizionieri ricevono notifiche istantanee, riducendo attese e accelerando le procedure. Inoltre, diminuisce i costi di stazionamento e ottimizza il personale, portando vantaggi economici per tutti. Trasforma un obbligo normativo in un vantaggio competitivo, rendendo sempre più efficiente il porto della Spezia».

Innovazione fa rima con formazione. Quanto è importante investire oggi?

«Il nostro settore da anni collabora con scuole di formazione superiore come la Scuola nazionale trasporti e logistica, Its Academy e Cisita, offrendo corsi specializzati in logistica e portualità. Da queste istituzioni sono usciti centinaia di giovani che ora lavorano nelle aziende del porto e della logistica. Tuttavia, per restare competitivi è necessario muoversi rapidamente: oltre alla formazione specifica, servono competenze nell'innovazione tecnologica, sia tradizionale sia legata all'intelligenza artificiale,

Punti di vista

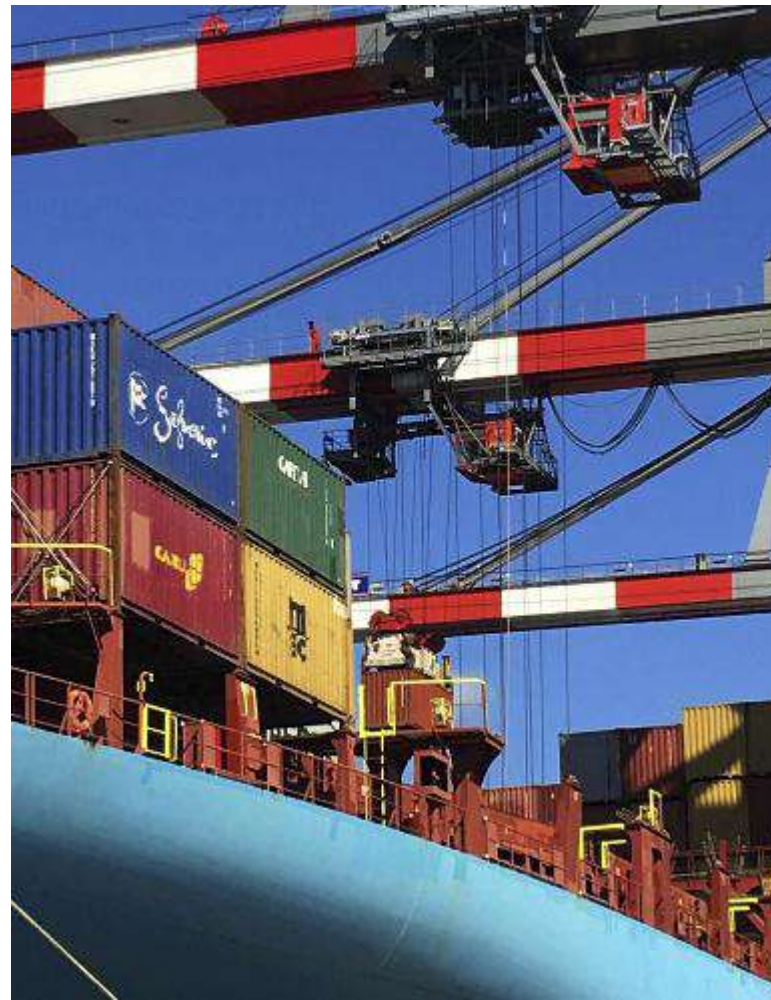
LA SPEZIA PORT SERVICE



Salvatore Avena

Amministratore delegato

«La città deve essere vivibile e attrattiva per i giovani, e il tema dell'abitazione rappresenta una questione cruciale. In breve, dobbiamo lavorare perché Spezia non sia più solo un porto dove le merci transitano, ma un luogo attrattivo per giovani talenti e dove le competenze vengono generate, applicate, premiate»



Il brevetto introdotto da Lsps contribuisce a sveltire le pratiche portuali

oltre a solide capacità linguistiche»

L'istituzione della ZIs può fungere da magnete per talenti?

«Le condizioni che offre di semplificazioni burocratiche e crediti d'imposta possono incentivare le aziende a non delocalizzare e a investire localmente, magari aprendo centri di ricerca e sviluppo che offrano carriere interessanti e stipendi competitivi rispetto alla media nazionale. Tuttavia, per trattenere i talenti non basta solo il lavoro».

Cioè?

«La città deve essere vivibile e attrattiva per i giovani, e il tema dell'abitazione rappresenta una questione cruciale. In breve, noi

dobbiamo lavorare perché Spezia non debba più essere solo un porto dove le merci transitano, ma un luogo attrattivo per nuovi talenti e dove le competenze vengono generate, applicate e premiate. In futuro, dalla profonda trasformazione del porto ci attendiamo un aumento dei traffici fino a due milioni di teu all'anno, accompagnato da ricadute occupazionali importanti per le figure tradizionali ma soprattutto per i lavori specializzati ad alto valore tecnologico. La crescita stimolerà anche lo sviluppo di attività collaterali, favorendo la creazione di un indotto economico che coinvolgerà tutto il territorio spezzino e regionale».

Associazione degli spedizionieri

«Teoria e pratica in un iter a chilometro 0»

LA SPEZIA

Opera nel segno della continuità rispetto al suo predecessore, in una fase di profondo restyling per il comparto logistico-portuale tra sviluppo delle infrastrutture, Zona logistica semplificata e processi di digitalizzazione, in un tempo segnato da profondi sconvolgimenti geopolitici. Dallo scorso gennaio, Sandro Bucchioni

è il presidente dell'Associazione degli spedizionieri, associata a Confindustria La Spezia. «Il porto della Spezia è un'infrastruttura chiave per lo sviluppo economico e urbano della città oltre che nazionale – spiega Bucchioni –. Guardiamo con ottimismo a tutto ciò che significa espansione e siamo pronti a fare la nostra parte».

In questa delicata fase, quanto preoccupa il contesto in-

ternazionale?

«In un momento così cruciale gli spedizionieri sono presenti. Com'è stato per il Covid-19, siamo pronti ad assicurare i servizi essenziali, individuando misure atte a ottimizzare l'approvvigionamento merci».

Tradotto: continuando a restare competitivi. Come?

«Attraverso l'innovazione e un "sistema porto" unito e sinergico pronto a fornire le migliori rese, nel rispetto dei canoni di

compliance doganale».

Come si formano gli spedizionieri del domani?

«Collaboriamo a stretto contatto con la Scuola nazionale trasporti e logistica e Its Academy. In questo modo si oltrepassano le barriere tra la città e il porto, facendo scoprire agli studenti cosa succede al di là di quel muro. Teoria e pratica si fondono in un percorso a km zero».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sandro Bucchioni



ASSOCIAZIONE SPEZZINA DOGANALISTI **A.SPE.DO**

Dal 1998 un punto di riferimento per i soci

Sviluppo

Ruolo determinante nella crescita dello scalo spezzino ma soprattutto nello sviluppo informatico per le procedure doganali.

Riferimento

Punto di riferimento per i soci e per chiunque collabori al miglioramento del rapporto interno della comunità portuale.

Presidente Sergio Landolfi

Via G. Don Minzoni 2 c/o CONFINDUSTRIA LA SPEZIA 19121 La Spezia
tel. 0187.7251 - info@aspedo.it
www.aspedo.it

IL MOTORE DEL GOLFO

SERGIO LANDOLFI

Versatili e aggiornati «Doganalisti facilitatori di flussi commerciali»



Quest'anno l'Associazione spezzina doganalisti compie 28 anni dalla sua fondazione.

Presidente Sergio Landolfi, in che modo è cambiata nel tempo la figura del doganalista?

«Profondamente. Oggi il doganalista gestisce i requisiti doganali e fiscali per gli scambi internazionali secondo normative Ue e nazionali. Non si occupa solo della documentazione, ma aiuta le imprese nella gestione dei rischi, nella classificazione delle merci e nelle certificazioni Aeo. Dal 2022, tutte le procedure sono digitalizzate e richiedono competenze informatiche avanzate. Questa figura è diventata quella del professionista e del consulente aziendale».

Quale ruolo gioca oggi Aspedo all'interno dello scalo spezzino?

«I doganalisti rivestono un ruolo essenziale nell'assicurare e validare la gestione del traffico merci in un mercato caratterizzato da costante evoluzione, richiedendo una continua adattabilità della professione».

Quali sono le sfide per continuare a far crescere questa professione?

«Nel contesto di crisi globali in evoluzione, il commercio internazionale è sempre più complesso. Il doganalista svolge un ruolo chiave nell'interpretare la normativa e facilitare i flussi commerciali collaborando con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli».

Lei è un convinto fautore dello Smart Terminal alla Spezia come vera spina dorsale dello sviluppo portuale e logistico. Quali sono i vantaggi e a che punto siamo?

«Lo Smart Terminal è uno strumento che consente di anticipare la presentazione e la convalida delle operazioni doganali prima che la nave arrivi in banchina al porto. I principali vantaggi sono la semplificazione e l'accelerazione del flusso delle merci. Tuttavia, anche se il porto ha questa tecnologia, i risultati significativi tardano ad arrivare. Le cause sono soprattutto determinate dal fatto che molte merci svolgono le procedure doganali altrove, utilizzando i corridoi doganali che spostano il valore aggiunto economico e occupazionale fuori dalla Spezia».

Sergio Landolfi

Presidente dei doganalisti

«Il doganalista svolge un ruolo chiave nell'interpretare la normativa e facilitare i flussi commerciali collaborando con le Dogane. È fondamentale che questa professione si aggiorni costantemente per rispondere alle nuove esigenze economiche e tecnologiche»

«Gli spedizionieri doganali, unitamente alle altre associazioni, rappresentano un punto di riferimento autorevole all'interno della comunità portuale, dove sinergia, collaborazione e una visione condivisa permettono iniziative orientate alla crescita portuale»

SMART TERMINAL

«I risultati significativi tardano ad arrivare Per molte merci l'iter doganale si svolge altrove»

ANDREA FONTANA

Agenti marittimi 2.0 «Pontremolese essenziale per guardare al futuro»



Lo shipping e la logistica sono resilienti agli sconvolgimenti mondiali, come l'acqua che di fronte a una strada sbarrata trova comunque il modo di fluire. In questo quadro, c'è chi afferma che la professione dell'agente marittimo e raccomandatario sia 'in via d'estinzione'. Dissente Andrea Fontana, presidente dell'associazione Agenti marittimi della Spezia, associata a Confindustria La Spezia. Fontana la giudica ancora fondamentale negli scali, anche se profondamente mutata per stare al passo coi tempi tra evoluzione della logistica e avvento e diffusione dei mezzi di comunicazione. L'essenza però resta la stessa: l'agente marittimo, nella sua evoluzione 2.0, gioca un ruolo primario nello sviluppo dei traffici e nell'assistenza alle navi.

Dunque, com'è cambiata?

«Un tempo – dice Fontana – l'agente marittimo rappresentava gli "occhi" e le "orecchie" dell'armatore, oggi le nuove tecnologie rendono meno necessario questo aspetto, ma resta una figura cruciale per l'efficienza della logistica portuale in un contesto di 'smart terminal', gestendo in modo digitale i flussi di carico e l'assistenza delle navi. Tuttavia, la professione è ancora oggi regolata dalla 135/1977, una legge anacronistica, perché fa riferimento alla figura singola del raccomandatario anziché alla struttura aziendale di cui si avvale».

Come si immagina il porto spezzino tra qualche anno?

«La caccia a nuovi spazi è il tema centrale. E sarà un problema fra pochi anni se non si farà qualcosa al riguardo. In molti guardano verso Santo Stefano o alle aree dell'ex centrale Enel, ma credo che con l'ampliamento di Lsct, il dragaggio del bacino e l'aumento dei volumi, l'unica soluzione percorribile possa essere il completamento della Pontremolese, un progetto che è rimasto lettera morta per decenni. Per questo, come Associazione siamo in stretto contatto con l'Authority per studiare nuove forme di potenziamento della Pontremolese, anche con l'utilizzo del doppio locomotore».

Andrea Fontana

Presidente degli agenti marittimi

«L'agente marittimo è il rappresentante legale dell'armatore, responsabile della gestione della nave e del suo carico. È una figura cruciale per l'efficienza dello smart terminal, gestendo in modo digitale e integrando i flussi di carico e l'assistenza delle navi»

«La professione è ancora oggi regolata dalla legge 135/1977, una legge anacronistica, perché fa riferimento alla figura singola del raccomandatario anziché alla struttura aziendale di cui si avvale. Federagenti si sta muovendo perché venga modificata»

LOGISTICA

«In contatto con Adsp per studiare forme di potenziamento del trasporto ferroviario»

Art Sub



Barracuda Sub



Rimorchio portuale
e offshore

Lavori marittimi e subacquei

IL MOTORE DEL GOLFO

Rimorchiatori riuniti I 'forzuti' del mare alle prese con le sfide di elettronica e digitale

Il ceo di Scafi racconta le frontiere di un mestiere in trasformazione
«Gli operativi sono il cuore. Ma oggi gestiscono sistemi complessi»
Avviati interventi di efficientamento energetico, sui mezzi e in ufficio

LA SPEZIA

Scafi società di navigazione spa nasce negli anni '50 con Salvatore Cafiero ed è oggi leader internazionale nel settore del rimorchio portuale, presente in Italia, Croazia, Marocco e Grecia. Gestito dalla famiglia Visco alla sua terza generazione, può contare su un team di oltre 300 professionisti e una flotta di 45 rimorchiatori. E' presente nel porto della Spezia con la propria sede operativa e con la controllata Rimorchiatori Riuniti Spezzini. Gruppo Scafi, associato a Confindustria La Spezia, è da sempre attivo nel rimorchio portuale e nelle attività di salvataggio e soccorso. Recentemente ha ampliato la sua offerta nei settori dello ship management, dei lavori subacquei e marittimi (nel 2024 la società è entrata a far parte per il 50% del capitale di Art Sub) e delle attività offshore. Paolo Visco è ceo del gruppo Scafi.

Visco, quali sono le figure professionali maggiormente ricercate oggi in un mercato, come quello portuale, che sta subendo un importante cambiamento tecnologico?

«Come per molti altri comparti, anche il settore portuale è interessato da una profonda evoluzione tecnologica, che incide non solo sui mezzi, ma anche sulle competenze richieste alle persone che vi operano. Nel nostro ambito, la figura più ricercata resta quella operativa, ovvero il personale marittimo, cuore delle nostre attività. Oltre a una disponibilità sempre più limitata di tali professionalità, ci troviamo ad af-

frontare un'ulteriore sfida: oggi non è più sufficiente saper condurre un mezzo, ma è necessario saper interagire con sistemi digitali e tecnologie sempre più avanzati. Un esempio sono i sistemi di propulsione, controllati da elettronici sempre più sofisticati, ma anche i mezzi ibridi e full-electric. In diverse parti del mondo, inoltre, si stanno già testando rimorchiatori pilotati da remoto. Sebbene queste soluzioni non siano ancora diffuse nei nostri contesti, indicano chiaramente la direzione del settore».

Il gruppo ha investito molto negli ultimi anni sulla sostenibilità ambientale nello scalo spezzino, in che modo si accompagna questa transizione nelle attività operative?

«Il nostro settore è regolato da normative ambientali rigorose, come per esempio la Convenzione Marpol, che abbiamo deciso di integrare in un unico Sistema di gestione ambientale certificato Iso 14001. Sul piano operativo, abbiamo avviato interventi di efficientamento energetico, sui mezzi e negli uffici, con un progressivo passaggio all'illuminazione Led. Parallelamente, abbiamo investito nella digitalizzazione, introducendo pc e connes-

In prima linea

MANAGER



Paolo Visco

Ceo del gruppo Scafi

«Nel nostro gruppo, ogni innovazione è opportunamente accompagnata da attività di formazione dedicate, perché la transizione può essere efficace soltanto o se supportata da adeguate competenze»



Immagine operativa di un rimorchiatore del gruppo Scafi (ph. Flyciak)

sione 5G a bordo dei rimorchiatori. Con il nostro software MyTugs abbiamo inoltre sviluppato soluzioni proprietarie per la gestione della flotta. Naturalmente, ogni innovazione è accompagnata da attività di formazione dedicate, perché la transizione può essere efficace solo se supportata da adeguate competenze».

La sostenibilità riguarda anche l'organizzazione del lavoro?

«Per Scafi la sostenibilità non è solo ambientale, ma riguarda an-

che gli aspetti sociali e di governance. Abbiamo adottato un sistema di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro certificato Iso 45001 e, negli ultimi anni, abbiamo introdotto iniziative concrete a favore dei dipendenti, come l'orario flessibile per gli uffici di terra, per citarne una. Dal 2020 effettuiamo attività di formazione sui temi Esg e quest'anno abbiamo introdotto comitati di lavoro interni alle società del gruppo per coinvolgere le varie funzioni aziendali (amministrazione, tecnica, operativa e marittimi) nello sviluppo di nuove iniziative, favorendo la partecipazione di tutti».

Quali saranno le sfide del futuro?

«La sfida sarà adattarsi con rapidità all'evoluzione tecnologica per rimanere competitivi. Sono fiducioso che le nuove generazioni, attraverso la loro familiarità con il digitale, sapranno accompagnare la trasformazione».

PARTECIPAZIONE

Introdotti comitati di lavoro interni alle diverse società per coinvolgere le funzioni aziendali nelle nuove iniziative



Rimorchiatore al lavoro nel Golfo della Spezia per trainare una nave di grosse dimensioni dentro la diga foranea (uno scatto del fotografo Jacopo Grassi)

WELFARE

«La sostenibilità non è soltanto un tema ambientale. Riguarda anche gli aspetti sociali e di governance»



ASSOCIAZIONE AGENTI MARITTIMI LA SPEZIA

ADERENTE ALLA FEDERAGENTI

L'associazione Agenti Marittimi della Spezia opera nel porto della Spezia e aderisce alla Federagenti, Associazione Nazionale di riferimento www.federagenti.it. Le aziende associate rappresentano le maggiori compagnie di navigazione che scalano il nostro porto.

Gli Agenti Marittimi operano nei diversi settori dello shipping: linee regolari, tramp, navi da crociera, navi cargo, yacht; collaborano e dialogano con le istituzioni di riferimento a livello locale e nazionale.



Via G. Don Minzoni 2 , 19121 La Spezia - Tel. 0187 725227
info@assagentspezia.it - www.assagentspezia.it

IL MOTORE DEL GOLFO

Istituzione intoccabile

In mare 24 ore su 24 per scortare le navi tra secche e correnti

La Corporazione dei piloti spezzini ha festeggiato il centenario nel 2023. Sei operatori attivi su più turni 365 giorni all'anno. Senza mai una tregua. Anche nell'era dei satelliti chi arriva in porto ha bisogno di essere affiancato



Un pilota a bordo di un mezzo della Corporazione spezzina mentre affianca una nave impegnata in manovre di avvicinamento alla banchina del porto



LA SPEZIA

«È stato il sogno di una vita, un po' mi dispiacerà quando arriverà l'ora della pensione, ma penserò ai miei ragazzi che porteranno avanti un'istituzione spezzina ultracentenaria e sono sicuro che lo faranno mettendoci anima e corpo». Enrico Frateschi, 59 anni, originario di Viareggio, è il capo pilota della Corporazione piloti del porto della Spezia che fa parte di Fedepiloti. È al suo secondo mandato, fresco di riconferma dello scorso aprile, che lo vedrà impegnato in mare ancora per altri quattro anni.

La Corporazione spezzina, che nel 2023 ha celebrato cento anni dalla fondazione, oggi conta all'effettivo sei piloti, per lo più trentenni. Enrico insieme al collega Angelo Vanacore rappresenta, invece, la vecchia leva. La loro è una squadra affiatata e in cui ogni persona porta un valore aggiunto. Il servizio di pilotaggio si svolge ininterrottamente, su turni, 24 ore al giorno, tutto l'anno. Ogni nave che entra o

In prima linea

LA GUIDA



Enrico Frateschi
59 anni

«I piloti sono i consiglieri dei comandanti durante le fasi più delicate della manovra. In passato le navi cargo e da crociera potevano avere una lunghezza di 280 metri, oggi invece raggiungono anche 400 metri. Il porto però è rimasto lo stesso. Le manovre di unità di dimensioni maggiori sono perciò più complesse. Noi siamo il braccio destro dell'Autorità marittima a cui offriamo consigli tecnico-nautici sulle varie tipologie di manovra»

esce dallo scalo ha bisogno di un pilota a bordo che conosca fondali, correnti e insidie di quel porto specifico, affiancando il comandante nelle manovre più delicate. Il capo pilota è il portavoce della Corporazione e vigila sulla turnistica dei piloti «poi, nel mio caso – dice Frateschi – sono di guardia a rotazione con i colleghi piloti e svolgo come loro le manovre».

Quella di Enrico Frateschi è una storia che ha il sapore del salmastro. Terminato l'Istituto nautico di Viareggio, si imbarca per circa un anno e mezzo sugli yacht. Nel 1989 arriva il primo imbarco come allievo ufficiale su una compagnia di bandiera italiana che trasportava gas lique-

fatto, dove ottiene il titolo di capitano di lungo corso. Nel 1998 vince il concorso pubblico per entrare a far parte della Corporazione dei piloti del porto della Spezia. Il 5 gennaio 1999 inizia l'anno di tirocinio come allievo pilota, affiancato da piloti esperti e l'anno successivo supera l'esame teorico-pratico finale per ottenere la nomina a pilota effettivo dal direttore marittimo. L'obbligatorietà del servizio non è una formalità stabilita per legge: anche con documentazione nautica e sistemi satellitari all'avanguardia, chi arriva dall'esterno ha bisogno di un supporto locale per accedere in sicurezza allo scalo. I piloti sono i consiglieri dei comandanti du-

rante le fasi più delicate della manovra delle loro navi e costituiscono la migliore garanzia che essa si svolga rispettando al massimo la sicurezza e l'incolumità delle persone e delle strutture dei porti nei quali operano. «In passato – dice – le navi cargo e da crociera potevano avere una lunghezza di 280 metri, oggi invece raggiungono anche 400 metri. Il porto però è rimasto lo stesso. Le manovre di unità di dimensioni maggiori sono perciò più complesse. Noi siamo il braccio destro dell'Autorità marittima a cui offriamo consigli tecnico-nautici sulle varie tipologie di manovra».

E quando in mare infuria la tempesta, ecco che l'esperienza dei piloti del porto, conquistata sul campo, diventa essenziale. Nel curriculum di Frateschi e dei colleghi figurano note di merito per varie azioni in situazioni a rischio. Una fra tutte nel 2018 quando una violenta mareggiata ruppe gli ormeggi di una nave da crociera, finita alla deriva, e la triade di i piloti, rimorchiatori e ormeggiatori fece da scudo a mezzi e persone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SUPPORTO

Sono i consiglieri dei comandanti durante le fasi più delicate delle manovre di avvicinamento



I piloti affiancano i comandanti delle navi durante le operazioni di accosto

GESTI DA INCORNICIARE

Nel 2018 la tempesta ruppe gli ormeggi di un gigante delle crociere finito alla deriva e recuperato a fatica



LAGHEZZA
Customs & Logistics

**Dietro
ogni
operazione
ci sono
LE PERSONE.**

Laghezza SpA, il tuo
Partner doganale e logistico
per il commercio internazionale



laghezza.com



IL MOTORE DEL GOLFO

Rivoluzione rosa

Eagles Service punta su parità salariale e armonia vita-lavoro

In organico trentasei dipendenti che operano su quattro turni
Circa 120 i container movimentati nell'arco delle sei ore
«Un'azienda giovane, che investe sulla crescita di ciascuno»

LA SPEZIA

Sebbene i lavori portuali siano ancora a predominanza maschili, una rivoluzione rosa è in corso nello scalo spezzino. Parità salariale e supporto alla conciliazione tra vita privata e lavoro sono dei veri e propri pilastri per la società Eagles Service, nata nel 2017, ambasciatrice dell'inclusione femminile alla Spezia Container Terminal (Lsct). Nel 2024, l'azienda ha ottenuto la certificazione di parità di genere secondo i criteri UNI/PdR 125:2022. Eagles Service ha una squadra giovane formata da professionisti e professioniste che svolgono attività all'interno delle strutture portuali mercantili, fornendo servizi che completano e rendono possibile il trasporto delle merci.

L'azienda è specializzata in poche e importanti fasi di tale processo, la principale delle quali è rappresentata dalle operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei container. Trentasei dipendenti che ricoprono le figure di capoturno, deckman, checker, rizzatore e planner lavorano a rotazione su quattro turni giornalieri da sei ore per una media di 120 container di sbarco e imbarco movimentati per ciascun turno. «La professionalità degli addetti, la specializzazione delle procedure organizzative e la qualità dei supporti informatici consentono all'azienda di offrire i propri servizi garantendo al cliente i massimi livelli di efficienza», spiega Leonardo Romeo, amministratore unico di Eagles Service. «Il porto – afferma il manager – è una risorsa di vita per l'intero territorio. Il futuro è nelle nostre mani e

chi ha a cuore il futuro della nostra città non può restare indifferente al tentativo di piegare il dibattito a discutibili interessi di parte. Il territorio ha nel mare una risorsa di fondamentale importanza e c'è la possibilità di far convivere diverse opportunità di sviluppo: porto, turismo, nautica ecc... Per questo è importante continuare ad investire, nonostante le tensioni geopolitiche».

Romeo, in che modo garantisce la parità di genere in un ambito professionale storicamente maschile?

«Adottando procedure che garantiscano il rispetto e la tutela di ogni persona che lavora in azienda. Ad esempio, è importante il supporto nella conciliazione vita-lavoro di ciascuno che ha esigenze diverse: cerchiamo di gestire in modo efficace le loro richieste bilanciandole con la tipologia di lavoro (variabile e su turni per l'operativo). Poi, attraverso opportuni interventi formativi abbiamo fornito informazioni sulle procedure e le modalità previste dal sistema di gestione per la parità di genere, dando la possibilità a tutti tramite apposito modulo delle comunicazioni di segnalare eventuali anomalie, ma anche opinioni e migliora-

In prima linea

EAGLES SERVICE



Leonardo Romeo
Amministratore unico

«Cerchiamo di coinvolgere tutti i nostri dipendenti per far in modo che si sentano apprezzati e motivati a contribuire al successo aziendale, dando così la possibilità a tutti di crescere»



Circa 120 i container movimentati dai dipendenti Eagles per ciascun turno

menti da mettere in atto in generale all'interno dell'azienda. Abbiamo poi stabilito delle procedure tra cui prevenzione di abusi e molestie, dando la possibilità di comunicare eventuali episodi non conformi e la garanzia della presa in carico di questi da parte dell'azienda, per migliorare la percezione di benessere».

Siete intervenuti sul gender pay gap?

«Sì, l'equità retributiva (applicato Ccnl Porti) è fondamentale

per la soddisfazione di tutti e per l'accesso a diversi livelli e passaggi di mansione, consentendo alle donne di accedere a ruoli operativi considerati tipicamente maschili».

Eagles Service punta sulla formazione?

«Sono stati effettuati interventi formativi di sensibilizzazione e di sviluppo di competenze trasversali rivolti a tutto il personale e continueremo a farne. Siamo un'azienda giovane ed è importante per noi continuare ad investire sulla crescita di ciascuno. Con un tipo di comunicazione diretta e chiara, stiamo creando un ambiente di lavoro più collaborativo e armonioso, insieme ad un buon spirito di squadra, coinvolgendo i dipendenti per far in modo che si sentano apprezzati e motivati a contribuire al successo aziendale, dando così la possibilità a tutti di crescere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PER IL BENESSERE

Introdotte procedure per prevenire abusi e molestie e per comunicare eventuali episodi non conformi



Tra le figure professionali formate e impiegate dalla Eagles Service ci sono anche i rizzatori, specializzati nel fissaggio e nello sblocco dei container

LOTTA AL GENDER PAY GAP

L'equità retributiva in testa alle priorità
Assicurate anche analoghe condizioni di accesso ai diversi livelli e mansioni

IL FOCUS

A cura di Speed

SVAR, governare il retroporto senza subirlo zls e ruolo pubblico per uno sviluppo ordinato

Istituzioni e imprese chiamate a un patto per dare regole, funzioni e prospettiva all'area logistica

SVAR ha lavorato negli ultimi anni per creare le condizioni di uno sviluppo ordinato del retroporto nella piana di Santo Stefano Magra. Non si è limitata a gestire un patrimonio di aree e funzioni, ma ha partecipato a costruire un percorso istituzionale, societario e territoriale capace di rendere il comprensorio più adatto ad accogliere nuovi soggetti pubblici e privati.

La strategia ha seguito una linea precisa: preparare il terreno prima di chiedere al territorio di sostenere il peso di nuove funzioni logistiche. Il retroporto, infatti, non può crescere solo per sommatoria di insediamenti. Ha bisogno di una regia, di infrastrutture adeguate, di rapporti chiari con le istituzioni e di una capacità concreta di governare gli impatti. In questa direzione si colloca la riorganizzazione societaria avvenuta nel luglio 2025. Attraverso una scissione di asset, SVAR ha favorito il rafforzamento della partecipazione pubblica del Comune di Santo Stefano Magra, che è salita al 29 per cento.

Non si tratta di un passaggio soltanto tecnico. Quell'operazione ha aumentato il peso del soggetto pubblico dentro una partita strategica per la vallata e ha reso più solido il rapporto tra sviluppo logistico e interesse generale.

Parallelamente, SVAR ha lavorato per aprire il proprio orizzonte operativo all'Autorità di Sistema Portuale. La collaborazione, avviata con il presidente Sommariva e proseguita con il Commissario Montaresi ha rafforzato una relazione che oggi - presidente Pisano - costituisce una solida base sulla quale impostare una più stretta collaborazione tra porto e retroporto, superando frammentazioni e costruendo una prospettiva condivisa.

Una prospettiva di integrazione risulta quanto mai necessaria con il riconoscimento della Zona Logistica Semplificata.

Nuovi spazi regolati per evitare code tra porto e retroporto



↑ L'area retroportuale di Santo Stefano Magra

ca Semplificata. Il completamento dell'iter, maturato attraverso articolati passaggi istituzionali, consegna al comprensorio uno strumento competitivo di grande rilievo. La ZLS rende più attrattivo il territorio per nuovi insediamenti e per valorizzare gli esistenti, grazie ad agevolazioni procedurali e fiscali pensate per favorire investimenti, semplificare i percorsi autorizzativi e qualificare la presenza delle imprese.

SVAR, dentro questo quadro, intende

svolgere il proprio ruolo di valorizzazione del comprensorio, dimostrando che anche una infrastruttura dai pesanti impatti, come tutto il mondo legato alla portualità, alla logistica e alla movimentazione delle merci, può essere programmata con attenzione al territorio. Questa impostazione rappresenta un elemento decisivo per Santo Stefano Magra, che in passato ha conosciuto tensioni e preoccupazioni legate al rapporto tra funzioni produttive, traffico e qualità della vita.

Ora, però, si apre una fase nuova. Le premesse costruite devono trasformarsi in un piano operativo. Autorità Portuale, Comune e operatori privati sono chiamati a tradurre questo lavoro in scelte concrete, tempi verificabili e interventi coordinati. La ZLS offre un'opportunità, ma da sola non basta. Serve una programmazione capace di collegare le agevolazioni agli investimenti reali, le aree disponibili alle infrastrutture necessarie, la logistica alla tutela del territorio.

La sfida, in sostanza, consiste nel governare il retroporto e non subirlo. SVAR ha preparato il campo, rafforzando il ruolo pubblico, favorendo l'ingresso di partner istituzionali e contribuendo al riconoscimento di uno strumento come la Zona Logistica Semplificata. Adesso quella visione deve diventare sviluppo ordinato, capace di portare nuove funzioni senza creare nuove fratture con la comunità.

Programmazione e alleanze per non pesare sulla comunità

Zucca: sicurezza idraulica per sbloccare il retroporto

«Aree strategiche, ora servono soluzioni»

Accanto alla viabilità, il secondo grande tema per il futuro del retroporto riguarda la sicurezza idraulica. Una parte importante delle aree potenzialmente utilizzabili per funzioni logistiche resta infatti condizionata da vincoli che ne limitano l'insediabilità. Il problema interessa in particolare gli spazi compresi tra l'isola ecologica di Vedicella e gli insediamenti SVAR di via Bertone.

“Si tratta - osserva Marco Zucca, amministratore delegato di SVAR - di aree strategiche, perché potrebbero contribuire a una programmazione più ordinata del sistema retroportuale. Oggi, però, i vincoli idraulici impediscono di utilizzarle pienamente. Alcune opere avviate in questi mesi dal gestore della rete autostradale, oltre a studi mirati incaricati da SVAR, in parte già conclusi e in parte ancora in corso, determineranno la possibilità di costruire un assetto più razionale degli insediamenti, assieme alla possibilità di individuare

soluzioni capaci di mettere in sicurezza idraulica questa parte del territorio”. La questione non è pertanto secondaria. “Senza una risposta idraulica adeguata - aggiunge Zucca - lo sviluppo rischia di concentrarsi solo sulle aree già disponibili, lasciando irrisolti squilibri e occasioni mancate. Al contrario, la messa in sicurezza degli spazi oggi bloccati permetterebbe di ampliare la capacità del comprensorio e di distribuire meglio le funzioni logistiche. Dentro questa prospettiva rientra anche l'ipotesi di creare aree cuscinetto,

o buffer area, per la sosta temporanea dei mezzi pesanti”.

E ancora: “Questi spazi potrebbero aiutare a prevenire le congestioni che periodicamente coinvolgono sia il porto sia il retroporto, offrendo servizi e punti di attesa regolati. L'attività di logistica non deve invadere il territorio, ma inserirsi in un sistema organizzato creando ulteriore occupazione. SVAR ha posto le basi tecniche e strategiche. Ora la fase nuova dovrà trasformare studi, aree e opportunità in un modello operativo capace di con-



↑ Marco Zucca, amministratore delegato Svar

ciliare sviluppo, sicurezza e qualità del territorio, con una corretta gestione della società che in questi anni ha portato all'approvazione dei soci bilanci positivi”.

Capetta: «Nuovo ponte e retroporto, Santo Stefano guida la viabilità»

Trenta milioni per ordinare accessi, traffico e qualità urbana

La crescita del retroporto nella Piana di Santo Stefano Magra passa inevitabilmente dalla soluzione del nodo viabilistico. Dopo lo sbarco del nuovo ponte, il territorio deve affrontare una questione centrale: come assorbire nuovi flussi senza aggravare la viabilità ordinaria e senza scaricare il peso della logistica sulla vita quotidiana dei cittadini.

SVAR ha individuato questo tema come uno dei passaggi decisivi per rendere davvero operativa

la strategia costruita negli ultimi anni. Per questo ha commissionato studi specifici sul quadrante più delicato, quello compreso tra il viadotto autostradale, via Bertone, via Togliatti e via De Gasperi. In quell'area si concentrano funzioni, attraversamenti e criticità che rischiano di diventare ancora più evidenti con lo sviluppo del retroporto.

“Avevamo presente come SVAR - sostiene il presidente Alessandro Capetta - che il completamento del ponte Ceparana-Santo Stefano doveva trovare il nostro territorio preparato. In questa logica avevamo commissionato uno studio preliminare per la risoluzione dell'intersezione della nuova infrastruttura con la bretella per Spezia e

le varie direttrici autostradali. Oggi quello studio può partecipare a ben indirizzare l'uso dei 30 milioni di euro che Santo Stefano ha a disposizione per dare risposte ai problemi di viabilità. Queste risposte devono servire al territorio nel suo complesso, per gli aspetti produttivi, viabilistici ma anche di qualità della vita di coloro che vivono a Santo Stefano”.

Il punto non riguarda soltanto il traffico in senso generale. Riguarda la capacità di organizzare i movimenti, distinguere i flussi, evitare strozzature e impedire che i mezzi pesanti interferiscano con la mobilità locale. “Una logistica moderna non può funzionare se intorno produce congestione permanente. Deve invece poggiare su



↑ Alessandro Capetta presidente Svar

accessi chiari, percorsi razionali e aree capaci di assorbire le fasi di attesa - continua Capetta - i diversi attori, pubblici e privati, devono sentire questa necessità”.

I 30 milioni di euro stanziati per la viabilità collegata al nuovo ponte rappresentano un'occasione concreta, ma richiedono una visione co-

erente. Non basta intervenire su singoli tratti o risolvere emergenze puntuali. Serve un progetto capace di leggere l'intero sistema, dal collegamento con il porto fino all'impatto sulla Piana di Santo Stefano.

Gli studi promossi da SVAR vanno proprio in questa direzione. Senza una risposta efficace, anche la Zona Logistica Semplificata rischierebbe di perdere parte della propria forza attrattiva. Le aziende, infatti, non cercano soltanto vantaggi fiscali o procedure più rapide. Cercano territori accessibili, organizzati e capaci di garantire efficienza.

La viabilità diventa quindi il banco di prova della nuova stagione del retroporto. Se il sistema saprà governare i flussi, Santo Stefano potrà trasformare una pressione potenziale in una opportunità. Se invece mancherà una regia, il rischio sarà quello di sommare nuove funzioni a problemi già esistenti. Per questo la fase attuativa dovrà partire proprio da qui: dal rapporto tra nuovo ponte, traffico, sicurezza e qualità della vita nella Piana.

IL MOTORE DEL GOLFO



L'AZIENDA

Una realtà ad alta specializzazione

La Eagles Service è specializzata in poche e importanti operazioni, compreso il rizzaggio e derizzaggio dei container. Trentasei dipendenti che ricoprono le figure di capoturno, deckman, checker, rizzatore e planner lavorano a rotazione su quattro turni giornalieri da sei ore.

Il deckman

Tre ruoli in uno
«Senza barriere»

Marzia Barracco, 26 anni, è un'operatrice polivalente di Eagles Service. Tradotto: ricopre contemporaneamente i ruoli di rizzatore, checker e deckman. Professioni prettamente maschili, ma non alla Spezia. Eagles Service è l'unica azienda del terminal spezzino ad aver aperto queste professioni anche alle donne e ne ha due in pianta organica. Diploma di terza media, un passato da cameriera e una grande passione per il mare. Barracco entra in azienda nel 2024 dopo aver intrapreso un corso professionalizzante alla Scuola nazionale trasporti e logistica che l'ha traghettata alla Eagles Service, inizialmente con uno stage, a cui è seguita l'assunzione. «È stato soddisfacente perché non se lo aspettava nessuno che una donna potesse fare questo tipo di lavoro, ma io ero venuta a conoscenza che questa azienda ne aveva già assunta una. Anche altre imprese del settore dovrebbero ispirarsi a questo modello: un ambiente accogliente che offre reali pari opportunità a lavoratori e lavoratrici» racconta.



Marzia Barracco, 26 anni

Secondo lei esiste ancora il pregiudizio?

«Credo di sì, molte aziende dicono di essere inclusive ma bisogna esserlo nel vero senso della parola creando le condizioni per dare questa opportunità anche alle donne».

È partita dalla mansione di rizzatrice, di cosa si occupava?

«Procedevo all'apposizione e alla rimozione dei twist dai blocchi dei contenitori di imbarco e sbarco. Assicuravo tramite vincoli, le rizze, i ctr sulla nave durante la fase d'imbarco e li liberavo nella fase di sbarco. Inoltre potevo procedere alla movimentazione dei materiali tramite carrello elevatore».

Il checker?

«Svolge la propria attività controllando che i ctr siano integri e non presentino anomalie. Rileva i dati delle etichette tramite 'terminale' ed effettua i controlli relativi al sigillo, verificando che sia leggibile».

Terza ed ultima mansione, deckman...

«Svolge le attività a bordo nave e ha il compito di supervisionare le operazioni di imbarco e sbarco. In gergo portuale, il deckman è l'occhio e il gruista la mano, poiché lo supporta via radio e/o a gesti».

Marco Moggia, classe 1972, fa il planner per Eagles Service



Il planner

Sguardo vigile da ventisei anni

Il Terminal La Spezia Container è una macchina che non dorme mai. La notte, quando la città è assopita, le luci del porto brillano e gli operatori portano avanti le operazioni di sbarco e imbarco dei container. Marco Moggia, classe 1972, è il coordinatore del ciclo operativo (planner) di Eagles Service. Memoria storica del porto, dove lavora ormai da ben 26 anni.

Moggia, quali sono i compiti di un planner?

«Pianifica le attività di imbarco e sbarco e relativo rizzaggio, rispettando le indicazioni del comando della nave e della compagnia di navigazione. Può procedere alla movimentazione di materiale con l'ausilio del carrello elevatore, riesamina eventuali rischi a bordo e svolge attività di formazione».

Com'è cambiato il lavoro negli ultimi vent'anni?

«Nel corso del tempo si è assistito a un significativo irrobustimento della normativa in materia di prevenzione e sicurezza. Le fasi operative restano invariate, ma l'introduzione di nuove tecnologie ha reso molte attività, un tempo svolte manualmente, più agevoli e sicure. Anche le compagnie hanno adottato misure per migliorare le condizioni operative a bordo e sottobordo».

Qual è il carico di lavoro e come si opera sul campo?

«In media muoviamo circa 20-21 container all'ora tra operazioni di imbarco e sbarco. Ciascun contenitore può avere un peso che va dalle 2, a vuoto, fino a un massimo di 30-32 tonnellate, con carico. È imprescindibile adottare tutte le misure di sicurezza, indossare le dotazioni, non passare sotto carichi sospesi, porre massima attenzione ai mezzi in movimento. E di notte è bene avere mille occhi in più».

Insomma, il porto non dorme mai...

«Esatto. Lavoriamo tutto l'anno, tranne a Natale, la sera del 31 dicembre fino alla sera di Capodanno e il Primo Maggio».

Il capoturno

Stigliani, 27 anni
Storia di famiglia

Silvio Stigliani, 27 anni, capoturno di Eagles Service, azienda che opera all'interno di La Spezia Container Terminal (Lsct), ha iniziato appena ventenne da rizzatore e in pochi anni ha fatto una "scalata" importante. L'azienda spezzina per cui lavora, infatti, investe convintamente sui giovani e sulla crescita dei propri dipendenti.

Stigliani, di cosa si occupa?

«Coordino le squadre e le accompagno con un automezzo sottobordo. Controllo le operazioni di imbarco e sbarco dei container dalle navi cargo e supervisiono il rispetto dei requisiti di salute e sicurezza da parte del personale. In caso di necessità, posso intervenire direttamente sulle lavorazioni, utilizzando le attrezzature e movimentando materiali con l'ausilio del carrello elevatore, visto che dal 2018 a oggi ho ricoperto tutte le mansioni e ho una conoscenza a 360° di tutte le fasi del nostro lavoro. Infine, posso svolgere attività di formazione in collaborazione con la Scuola nazionale trasporti e logistica».

Lei ha iniziato da giovanissimo, perché ha scelto proprio questo lavoro?

«È una storia di famiglia. Ho seguito le orme paterne: mio papà lavorava in porto ed era manutentore elettricista sulle gru. Quando si è creata l'occasione l'ho



Silvio Stigliani, 27 anni

colta al balzo.

Lei già lavorava?

«Sì, in una piccola azienda a Ceparana, ma il lavoro portuale è affascinante, bello e offre l'opportunità di lavorare a contatto con il mare e all'aria aperta».

Ne è valsa la pena?

«Assolutamente sì. Sono entrato in azienda partendo dalla mansione più basilare di rizzatore e ho scalato tutte le mansioni, passando dal checker fino al deckman per poi raggiungere, circa 4 anni fa, la posizione di capoturno».

Il mare è stata una grande opportunità per lei?

«Lo è stato per le generazioni passate, lo è oggi per i giovani, e lo sarà in futuro. Siamo nati e cresciuti con il mare. Le opportunità ci sono, ma ai miei coetanei dico: serve la forza di volontà e la voglia di imparare».

DA OLTRE 50 ANNI SOPRA E SOTTO IL MARE

DALLA TRADIZIONE SUBACQUEA
ALLA CRESCITA INDUSTRIALE,
GRAZIE AD UN MODELLO INTEGRATO
NEI SERVIZI MARITTIMI



artsub.it



barracudasub.net

IL MOTORE DEL GOLFO

Sotto il pelo dell'acqua Quando l'immersione genera produttività Le frontiere di Art Sub

L'azienda, specializzata in lavorazioni di profondità, si sta allargando
E dopo la partnership con Scafi ha integrato la genovese Barracuda
Sessanta professionisti al servizio dei cantieri lungo tutto lo Stivale

LA SPEZIA

Alla fine degli anni '60 le lavorazioni subacquee in immersione venivano eseguite principalmente dai palombari, pionieri della subacquea che, proprio come degli "astronauti" del mare, si immergevano con attrezzature pesanti e ingombranti, che li rendevano limitati negli spostamenti e dipendenti dalla superficie, dalla quale giungeva l'aria attraverso sistemi di compressori che alimentavano lo scafandro. L'azienda spezzina Art Sub, associata a Confindustria e Cna, nasce in questo periodo e racconta la storia che passa attraverso tre generazioni, grazie a un gruppo di giovani subacquei che riescono a trasformare la passione in un lavoro intuendo le potenzialità che offriva il nostro Golfo, con la posa negli anni '70 delle prime condotte sottomarine dei comuni costieri e i lavori nella costruzione della centrale Enel, la manutenzione subacquea delle prime navi traghetto da e per la Sardegna e la Corsica, la stesura delle tubazioni elettriche da Piombino all'Isola d'Elba, fino ad arrivare ai nostri giorni.

Fabrizio Forma, amministratore delegato di Art Sub, oggi che tipo di azienda è?

«Negli ultimi anni abbiamo avviato un percorso di crescita strutturato grazie a partnership con altri brand, per sviluppare sinergie industriali. Nel 2024 è stata siglata una partnership con Scafi Spa, per rafforzare le capacità operative su commesse complesse, ed è stata integrata nel gruppo Barracuda Sub di Geno-

va, storico operatore del settore, per dar vita a un'organizzazione con oltre 60 professionisti e una flotta di circa 30 mezzi navali, con sedi operative strategiche alla Spezia e a Genova».

Quali servizi gestite nel porto della Spezia?

«La tecnologia adottata consente di eseguire una molteplicità di attività che un tempo venivano eseguite solo in ambiente terrestre come saldare, tagliare, resinare e realizzare opere sommerse con l'ausilio di dipendenti qualificati come operatori tecnici subacquei. Oggi Art Sub, oltre a operare con i cantieri navali più rappresentativi del Golfo, ha lavori in tutto il territorio nazionale, posizionandosi come operatore specializzato nei lavori subacquei industriali e portuali, nella manutenzione e realizzazione di infrastrutture marittime e negli interventi su dighe, banchine, condotte e fondazioni».

La vostra società è incaricata di occuparsi delle operazioni di spostamento degli impianti di allevamento dei mitili fuori diga per consentire le operazioni di dragaggio del fondale. Come avete operato e a che punto siete?

Punti di vista

ART SUB



Fabrizio Forma

Amministratore delegato

«L'operatore tecnico subacqueo è una figura altamente specializzata che si differenzia dal subacqueo ricreativo, perché utilizza l'immersione come strumento per eseguire attività complesse su infrastrutture sommerse»



La flotta di Art Sub conta circa trenta mezzi con sedi operative a Spezia e Genova

«Le operazioni sono in fase di completamento, abbiamo operato con ausilio di pontoni con gru di sollevamento e con squadre di operatori tecnici subacquei per il posizionamento sul fondale dei manufatti di ancoraggio».

In che modo formate nuove figure?

«Art Sub collabora direttamente con enti di formazione per l'organizzazione di corsi teorici e pratici della durata di 600 ore finalizzati al rilascio della qualifica di

operatore tecnico subacqueo».

A che punto siamo con il riconoscimento della professione?

«Le imprese subacquee a livello generale applicano il contratto della metalmeccanica, ma sappiamo che chi opera nella subacquea ha una specifica professionalità, non fosse altro che per l'ambiente in cui lavora e i rischi che corre. Ultimamente qualcosa è cambiato, grazie all'accogliimento delle richieste della Cna e delle segreterie sindacali dei metalmeccanici di Cgil, Cisl e Uil del bacino spezzino, che sono state accolte a livello nazionale e sostenute ai tavoli di contrattazione del rinnovo del Ccnl area meccanica artigiani, giungendo così al riconoscimento di questa figura professionale. Ora stiamo lavorando perché questo risultato possa replicarsi anche per il Ccnl Metalmeccanica Industria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FOCUS SUI VIVAI

La società incaricata delle operazioni di spostamento fuori diga degli impianti dei muscolai



Art Sub, associata a Confindustria e Cna, nasce negli anni '60 grazie a un gruppo di giovani subacquei che riescono a trasformare la loro passione in un lavoro

TRATTATIVA

In fase avanzata la macchina diplomatica per ottenere il riconoscimento della professione



SEPOR S.p.A.



**PIATTAFORMA DI
TRATTAMENTO RIFIUTI
NEL PORTO DELLA SPEZIA**



**RACCOLTA E TRASPORTO
RIFIUTI VIA MARE E VIA TERRA**



**PRONTO INTERVENTO
AMBIENTALE TERRESTRE
E MARITTIMO**



**BONIFICHE DI
UNITA' NAVALI E YACHT**



**BONIFICHE DI
SERBATOI TERRESTRI**



**TAGLI ROBOTIZZATI A FREDDO
SU SERBATOI E SU
UNITA' NAVALI**



**ASPIRAZIONE
DI POLVERI**



www.sepor.it



0187-511535



sepor@sepor.it

IL MOTORE DEL GOLFO

Ritiro e trattamento dei rifiuti

Sepor, un fiore all'occhiello

Con un occhio alla sostenibilità

Operativa dal '52 nella pulizia e nel disinquinamento degli specchi acquei di fronte al porto Zero emissioni grazie a imbarcazioni full electric come Elettra. «Una visione costruttiva»

LA SPEZIA

Sepor è l'unico operatore portuale in Italia, e probabilmente in Europa, in grado di effettuare il ritiro dei rifiuti dalle navi a zero emissioni dirette di Co2 in atmosfera durante le operazioni. Un risultato, ottenuto grazie all'imbarcazione plug-in-full-electric Elettra, che rappresenta non solo un avanzamento tecnologico, ma un impegno concreto dell'azienda verso un modello di gestione portuale sempre più sostenibile e allineato alle sfide ambientali future. Nata nel 1952 dall'intuizione di Cesare Mori, oggi Sepor è fiore all'occhiello spezzino nelle operazioni di raccolta e gestione dei rifiuti liquidi e solidi prodotti dalle navi e dalle attività portuali e per la pulizia degli specchi acquei nel porto della Spezia. Giorgio Mori è presidente e amministratore delegato di Sepor.

Mori, in che modo operate?

«Operiamo come concessionari nel compartimento marittimo della Spezia e offriamo un servizio che copre l'intero ciclo: dal ritiro via mare e via terra dei rifiuti fino al loro trattamento nella nostra piattaforma sul molo Garibaldi. Inoltre, siamo impegnati nella pulizia degli specchi acquei e nel disinquinamento marino, con un presidio quotidiano continuativo e mezzi dedicati. Come per Elettra, sono dei prototipi realizzati sulla base di una nostra visione costruttiva: negli anni essi si sono contraddistinti in numerosi interventi in emergenza anche di notevole entità, come quello della Costa Concordia all'Isola del Giglio».

Quali figure professionali compongono la vostra pianta organica?

«La nostra organizzazione integra diverse professionalità: operatori marittimi e terrestri, tecnici di impianto, chimici, ingegneri ambientali, addetti Hse, personale logistico e amministrativo. I responsabili di funzione sono

NELLE EMERGENZE

Disponibile il servizio di pronto intervento con battelli rec-oil e barriere galleggianti



Qua sopra, la sede operativa della Sepor, in fregio al molo Garibaldi: l'azienda si occupa di bonifiche ambientali, navali e gestione dei rifiuti portuali. In basso a destra, l'imbarcazione Elettra. A sinistra, due dipendenti all'opera



figure con esperienza pluriennale e conoscenza consolidata dei processi. Gli operatori sono formati su normative ADR, sicurezza in spazi confinati e gestione rifiuti; i tecnici su processi chimico-fisici e biologici, automazione e controllo impianti».

Come operate in situazioni d'emergenza?

«Disponiamo di un servizio di pronto intervento ambientale attivo 24/7, con battelli rec-oil progettati internamente, skimmer, barriere galleggianti e unità mobili di emergenza. Siamo in grado di intervenire rapidamente per contenere e rimuovere inquinanti dalla superficie del mare e in ambito terrestre, supportando le autorità in eventi complessi, anche su larga scala».

La vostra è una realtà in crescita alla Spezia?

«Sì, negli ultimi anni l'azienda si è consolidata sia sul piano industriale sia su quello organizzativo. L'incremento dei volumi gestiti e l'ampliamento dei servizi hanno generato nuove opportunità occupazionali. Guardando avanti, prevediamo ulteriore crescita legata all'evoluzione normativa, alla transizione energetica del comparto marittimo e alla domanda di servizi ambientali sempre più avanzati e qualificati».

Ultimi investimenti destinati alla piattaforma sul Garibaldi?

«La piattaforma, entrata in esercizio nel 2020, nasce già con le migliori tecnologie disponibili: impianto chimico-fisico-biologi-

co Mbr con ultrafiltrazione, trattamenti a batch, sistemi avanzati per l'abbattimento delle emissioni odorigene e per la produzione interna di energia da fonti rinnovabili. Nel 2026 inoltre abbiamo avviato un nuovo impianto di sterilizzazione dei rifiuti di produzione navale, un investimento importante che migliora sicurezza, tracciabilità e performance ambientali. Puntiamo inoltre al recupero di valore dai rifiuti navali che entrano nei nostri impianti per essere trattati e da cui otteniamo una frazione oleosa che viene venduta e utilizzata da industrie terze come combustibile».

Parallelamente agli investimenti sono state introdotte nuove figure professionali?

In prima
linea

AI VERTICI



Giorgio Mori

Presidente del cda

«Investiamo nella formazione e nella formazione continua del personale e collaboriamo con scuole e università, attivando percorsi di inserimento e affiancamento e favorendo la crescita interna. L'obiettivo è costruire competenze solide e durature nell'ambito ambientale che è destinato a essere sempre più complesso e strategico»

«Assolutamente sì. L'automazione e la digitalizzazione degli impianti hanno introdotto competenze in controllo di processo, sensoristica e data analysis. Parallelamente investiamo nella formazione e nella formazione continua del personale già in forza, per mantenere standard elevati e allineati alle evoluzioni del settore ambientale».

In che modo?

«Collaboriamo con scuole e università, attiviamo percorsi di inserimento e affiancamento e favoriamo la crescita interna. L'obiettivo è costruire competenze solide e durature nell'ambito ambientale che è destinato a essere sempre più complesso e strategico. Inoltre, dal 2024 contribuiamo all'iniziativa 'Teacher Life Skills', un progetto la cui missione è trasformare la scuola in un luogo di valorizzazione del potenziale dei ragazzi, futuro delle nostre aziende e del nostro Paese, formando gli insegnanti delle nostre scuole a diventare dei punti di riferimento educativi e dei mentori per i nostri studenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PIATTAFORMA

In funzione dal 2020 è stata progettata per produrre energia da fonti rinnovabili



DAL 2010 SULLA STRADA DELLA SOSTENIBILITÀ



È NATO IL PROGETTO H-DUAL,
UNA SOLUZIONE INNOVATIVA
CHE INTEGRA IL DIESEL (HVO) E
L'IDROGENO/IDROBIOMETANO

**PRIMA AZIENDA ITALIANA AD USARE VEICOLI
INDUSTRIALI FULL ELECTRIC, LNG E BIOMETANO**

WWW.LC3TRASPORTI.COM

IL MOTORE DEL GOLFO

La sostenibilità è la rivoluzione

Oltre cento milioni di chilometri coperti con carburanti alternativi

«Noi siamo sulla strada giusta»

Modello di logistica intelligente, la Lc3 punta da anni sulla formula del trasporto pesante combinato. Per lo scalo spezzino ha 50 mezzi. Prima ad attivare veicoli a Lng, biometano e alimentazione elettrica

In prima
linea

LC3



Stefano Ciliento
Manager container

«Sono molto attento agli sviluppi e alle collaborazioni attivate con l'Autorità portuale, Lscet e tutti gli attori della filiera nei numerosi incontri svolti, dove sono emerse interessanti idee, proposte e soluzioni per dare voce all'autotrasporto e migliorare la vita anche dei singoli autisti sia all'interno che all'esterno del nostro scalo»



LA SPEZIA

«**Sostenibili** si nasce. Dal 2011, con coraggio e intraprendenza, abbiamo compiuto scelte tecnologiche rivoluzionarie investendo sul futuro della sostenibilità. La nostra non è stata una scommessa, ma una scelta consapevole e dopo aver percorso oltre 100 milioni di chilometri con carburanti alternativi, possiamo dire di essere sulla strada giusta». Parola di Stefano Ciliento, manager container dell'azienda Lc3, presidente di Confartigianato Trasporti La Spezia e ceo di Trasporti Belsi Italia.

A oggi Lc3, fondata a Gubbio nel 2009 e con quartier generale a Piacenza, ha una flotta di circa 550 mezzi complessivi, di cui 300 di proprietà. Principalmente opera nel settore della grande distribuzione organizzata, mentre sul trasporto container ha più filiali tra cui quella del porto della Spezia, dove conta 50 mezzi pesanti nell'area retroportuale di Santo Stefano Magra. L'azienda ha stabilito nuovi standard nel campo della mobilità puntando da anni sulla formula del trasporto pesante combinato e ambientalmente sostenibile, una delle sfide cruciali nel percorso di decarbonizzazione verso un 2040

a zero emissioni nette nell'ambito del progetto Better Environment & Sustainable Transport. Le parole d'ordine sono: integrazione di tecnologie avanzate, carburanti alternativi, logistica intelligente, strategie di investimento, qualità del servizio e formazione di nuove figure professionali come gli smart driver e i logistic manager.

Nel 2014 è la prima azienda di autotrasporti in Italia ad attivare i primi 5 veicoli Lng. L'anno successivo ne acquista altri 35 e sot-

toscrive l'appello delle imprese della Green Economy per la Conferenza di Parigi, dove rappresenta l'Italia. Nel 2017 mette su strada ulteriori 30 mezzi Lng di nuova generazione e vince il premio Sviluppo sostenibile con il conferimento della medaglia del presidente della Repubblica, uno dei numerosi riconoscimenti nazionali e internazionali che otterrà negli anni. Nel 2018 inaugura il primo distributore Lng a azoto liquido di flotta nella sede piacentina. Nel 2019 lancia Revo-

lutionN2, il primo semirimorchio refrigerato ad azoto liquido a zero emissioni: altri 20 se ne aggiungono alla flotta. Nel 2020 mette su strada i primi 14 mezzi a biometano, 100 per cento sostenibili, oltre alla prima cisterna criogenica per l'approvvigionamento dell'Lng e nel breve termine anche del Bio-Lng per i mezzi della flotta.

Nel 2021 accende i motori il primo veicolo industriale elettrico a batterie (Bev), ideale per percorrenze a breve raggio per collegare zone di carico periferiche ai centri urbani senza alcuna emissione inquinante sul posto. La combinazione con una cassa frigo da 23 europallet refrigerata ad azoto liquido a doppia temperatura ne fa il primo veicolo in grado di trasportare merci a temperatura controllata abbattendo totalmente le emissioni di CO2,



La Lc3 ha una flotta di circa 550 mezzi, 300 dei quali di proprietà

“**Speriamo che il porto della Spezia, dopo l'elettrificazione delle banchine, realizzi punti di ricarica per l'autotrasporto elettrico**”

polveri sottili e Nox. Con esso l'autotrasportatore si trasforma in uno smart driver: una figura formata sulla modalità di guida “predittiva”, ovvero capace di pianificare percorrenze, durata e logistica dei viaggi. La ricarica avviene su una apposita stazione a cui bisogna far rientro con il mezzo.

«**Auspichiamo** che il porto della Spezia, dopo l'elettrificazione delle banchine, sia lungimirante e realizzi punti di ricarica anche per l'autotrasporto elettrico». Ciliento, in qualità di presidente di Confartigianato Trasporti, si è sempre battuto in prima linea ai vari tavoli promossi dai presidenti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale che si sono susseguiti nel corso degli anni: «Sono molto attento agli sviluppi e alle collaborazioni attivate con l'Autorità portuale, Lscet e tutti gli attori della filiera nei numerosi incontri svolti, dove sono emerse interessanti idee, proposte e soluzioni per dare voce all'autotrasporto e migliorare la vita anche dei singoli autisti sia all'interno che all'esterno del nostro scalo». Altre novità sono in arrivo a breve: un ulteriore tassello per gli ambasciatori italiani del trasporto pesante sempre più verde.



**Logistica e trasporti,
puntualità e precisione.**



MA.TRA srl è una Società giovane e dinamica, specializzata nella movimentazione e nel consolidamento delle merci in arrivo o partenza dal porto della Spezia ed è in grado di offrire la soluzione logistica più efficiente per ciascuna tipologia di merce.

I due siti operativi localizzati nell'area retroportuale di S. Stefano Magra, sono dotati di magazzini e piazzali sorvegliati e dispongono di una flotta di mezzi di sollevamento per tutte le portate, oltre ad un servizio continuo di navetta con il porto.

Dispone di magazzino doganale e fiscale, e con il proprio parco mezzi è in grado di offrire un servizio a 360 gradi ai propri clienti, effettuando trasporti di tutte le tipologie di containers, a temperatura controllata, adr o fuori sagoma; trasporti groupage e completi di merce convenzionale e trasporti eccezionali di varie tipologie sia sul territorio nazionale che estero.

Matra è in possesso di mezzi ribaltabili e centinati tutti autorizzati oltre che in ADR anche al trasporto di rifiuti speciali a codice CER.

MA.TRA. TRASPORTI VIA BERTONE, 19037 – SANTO STEFANO MAGRA (SP)

☎ +39 0187 630957

WWW.MATRATRASPORTI.IT – INFO@MATRATRASPORTI.IT

IL MOTORE DEL GOLFO

Il business dei tender Zampollini e la strada della specializzazione

Da impresa di settore tradizionale, dal 2010 Zetanautica ha virato verso il comparto dei servizi di supporto alla clientela degli yacht. E oggi fa affari con i colossi del Miglio Blu e con la Marina militare

SARZANA

È una storia di famiglia quella di Roberto Zampollini, artigiano della nautica a Sarzana. Nel 1995, Roberto e il padre Alfredo inaugurano Zetanautica a Bocca di Magra. Fondata inizialmente come un'azienda attiva nel settore della nautica tradizionale, dal 2010 si apre al mercato in forte sviluppo per il service ai tender con trasmissione a idrogetto, ovvero mezzi dedicati ad una funzione di supporto agli yacht che in poco tempo diventa il loro core business. Ciò comporta una repentina crescita delle richieste, accompagnata a una progressiva assunzione di organico. Oggi la squadra è composta da 10 dipendenti fissi con un'età media di 30 anni, tra cui anche le due figlie fresche di studio e appassionate di mare.

Nel 2017, la sede dell'azienda trasloca a Sarzana, dove si trova tuttora. Zetanautica è un'impresa associata a Confartigianato La Spezia. «Ci siamo appassionati a questo tipo di prodotto e a distanza di 16 anni possiamo affermare che è stata una scommessa vincente» racconta Zampollini, presidente di Confartigianato nautica e membro della giunta

esecutiva dell'associazione. Oggi tra i principali clienti dell'azienda sarzanese ci sono i grandi nomi del Miglio Blu, fiore all'occhiello della cantieristica da diporto spezzina, tra cui i colossi Baglietto, Riva e Sanlorenzo. Le richieste arrivano anche da numerosi soggetti privati e da un paio di anni anche da Fincantieri per i battelli della Marina militare. «Per i servizi di ritiro delle imbarcazioni da riparare giriamo tutta Italia e siamo attivi anche nella bassa Francia. Una volta completato l'intervento di riparazione provvediamo alla riconsegna del mezzo pronto per affrontare la stagione» spiega l'imprenditore.

La forza di Zetanautica è riuscire a effettuare il refitting dei tender in totale autonomia. «Disponiamo, infatti, di figure interne specializzate tra cui elettricisti, meccanici, carrozzieri e autisti e di alcuni fidati collaboratori esterni». Tra i molteplici servizi offerti da questa impresa ci sono: vendita, noleggio, servizio di assistenza al cliente, refit e modifiche customizzate. «Disponiamo di due marchi importanti: Williams Jet Tenders (prodotto inglese) e Castoldi Jet Tenders (made in Italy)» aggiunge il titola-

In prima
linea

ZETANAUTICA



Roberto Zampollini
Artigiano

«In collaborazione con Confartigianato, apriamo spesso le porte alle scolaresche del territorio per far conoscere il dietro le quinte di questa affascinante professione alle nuove generazioni che così entrano in contatto diretto con queste realtà d'eccellenza. Sono esperienze fantastiche»



L'imprenditore Roberto Zampollini con lo staff di Zetanautica al gran completo

re. Negli ultimi anni Zetanautica ha registrato un aumento delle commesse, mentre quest'anno l'andamento è rimasto stabile. «Tuttavia siamo sempre alla ricerca di figure professionali competenti da inserire nel nostro organico». Reperire personale qualificato però è un'impresa veramente ardua.

Per questo la sua azienda, in collaborazione con Confartigianato, spesso apre le porte alle scolaresche del territorio per far conoscere il dietro le quinte di questa affascinante professione alle nuove generazioni. «Sono esperienze fantastiche e veramente

formative per i ragazzi che hanno l'opportunità di entrare direttamente a contatto con il mondo del lavoro – sottolinea Zampollini –. Noi cerchiamo giovani predisposti al lavoro e con voglia di imparare e crescere in un'azienda in costante evoluzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ASSETTO

Una squadra composta da dieci dipendenti fissi con età media sui trent'anni e freschi di studio



La forza di Zetanautica è riuscire a effettuare il refitting dei tender in totale autonomia grazie a figure specializzate interne





SERNAVLOG
TRASPORTI E LOGISTICA



SERNAVLOG
TRASPORTI E LOGISTICA



SERNAVLOG
TRASPORTI E LOGISTICA

**LA TUA MERCE
IL NOSTRO IMPEGNO
UN UNICO OBIETTIVO**

LOGISTICA

www.sernavlog.com

TRASPORTI

www.sernavtrasporti.com

Via Flavio Luigi Bertone, 4 19027 – Santo Stefano Magra (SP) - Tel. (+39) 0187/631499

IL MOTORE DEL GOLFO

Dalla nave in azienda. E ritorno

Sernav Log, un passepartout

«Investire è nel nostro dna»

A Santo Stefano il quartier generale di una ditta che gestisce tutta la filiera delle merci
«Siamo sempre alla ricerca di figure professionali e motivate da inserire nel team»

LA SPEZIA

Accompagna da oltre due decenni i clienti nella gestione completa delle merci dalla nave all'azienda e viceversa, eseguendo in proprio operazioni doganali, riempimenti e svuotamenti contenitori, gestione dei groupages, magazzinaggio, custodia del carico, approntamento del piano di carico, imballaggio, logistica e trasporto. La storia di Sernav Log, realtà spezzina nata nel 2005 da una joint venture con cui il gruppo Sernav corona l'ambizione di diventare Third Party Logistics Provider, si avvale di avanzati sistemi di gestione e di un moderno magazzino a Santo Stefano di Magra. Una zona estremamente strategica che costituisce l'unico crocevia dell'attività retro portuale alla Spezia, in quanto collegata al porto da una bretella diretta di circa sei chilometri, e adiacente al raccordo autostradale da cui partono tutti i collegamenti per le principali direttrici di distribuzione di Genova, Livorno e Parma.

Nella sede di Santo Stefano, che conta 29 dipendenti diretti più l'indotto, sono presenti due strutture coperte per un totale di 9.800 metri quadrati, circa 12mila metri quadrati di piazzali, e un secondo sito, nelle immediate vicinanze del primo, consta di ulteriori 6mila metri quadrati coperti. Essendo, poi, un'azienda impegnata nell'etica green e sostenibile, dal 2011 sul tetto del capannone di Sernav Log è attivo un impianto fotovoltaico che solo nel periodo 2019-2022 ha generato un totale di 1449 Kw di energia sostenibile. Inoltre, è stata introdotta una moderna cella frigorifera di 70 metri quadrati, disponibile su richiesta, che assicura la conservazione ottimale del prodotto. Log gestisce tutti i tipi di merce, pallettizzata e non, sia in import che in export, occupandosi del riempimento e svuotamento dei contenitori, così come della gestione dei servizi di logistica e distribuzione, essendo dotata di mezzi di sollevamento con capacità dalle 2,5 alle 45 tonnellate e di struttura portapallets per la gestione intensiva delle merci con una capacità che supera i



5.500 pallets stoccati. I servizi svolti sono monitorati e gestiti dal sistema informatico in radiofrequenza che permette lettura e generazione di codice a barre e QR-code, gestione telematica delle spedizioni, interfaccia con i sistemi informatici dei committenti e tracciabilità dei servizi. **Innovazione**, digitalizzazione e sostenibilità sono le fondamenta su cui anche Sernav Log costruisce, tassello dopo tassello, un'offerta sempre più al passo con i tempi. In quest'ottica,

l'azienda è tra i soci fondatori di Synlog Alliance, il primo consorzio nazionale dedicato alla condivisione dei dati applicata al settore logistico e portuale, presieduto da Salvatore Avena. L'iniziativa, che riunisce gli operatori della 'supply chain', si pone l'obiettivo di imprimere un cambio di paradigma da un modello reattivo a uno predittivo, trasformando i dati in un vantaggio competitivo per l'intero sistema logistico attraverso collaborazione, interoperabilità e svi-

luppo di soluzioni basate sull'IA. Un'evoluzione strutturale che si accompagna ad altre due svolte epocali per lo scalo spezzino: dal maxi progetto di ampliamento del porto alla Zona logistica semplificata. «Osserviamo con grande ottimismo gli sviluppi del porto della Spezia. Si prospetta un futuro fiorente per tutto il comparto tra aumento delle linee e dei volumi di imbarco e sbarco – afferma il direttore generale di Sernav Log, Massimo Lorè –. Sernav Log ha inve-

stito fin dalla sua nascita: passando da 8.000 metri quadrati di magazzino coperto a Santo Stefano agli attuali 15.800, ma anche puntando su modernizzazione, innovazione e sostenibilità dei processi». Crescita significa anche nuove opportunità di lavoro. «Siamo sempre alla ricerca di figure professionali da inserire nel nostro team – aggiunge Lorè –. È un mestiere stimolante perché richiede di comprendere e risolvere le esigenze specifiche di ciascun cliente».



Nel retroporto di Santo Stefano la Sernav ha due capannoni per 15.800 mq



Sernav è in grado di gestire in proprio operazioni di riempimento container

In prima
linea

SERNAV LOG



Massimo Lorè

Direttore generale



**OGNI CARICO È UNA MISSIONE,
OGNI VIAGGIO UNA GARANZIA.**



GRUPPO
triaccca

LA SPEZIA



IL MOTORE DEL GOLFO

Esercito a motori tinto di blu

Triacca, saga... eccezionale

Sulla piazza da tre generazioni

Novanta dipendenti dislocati su due sedi operative. E una flotta di mezzi all'avanguardia. Il core business sulle attività portuali ma si investe anche sulle movimentazioni industriali

LA SPEZIA

Oltre cinquant'anni di storia e una famiglia unita che ha saputo tramandare il mestiere fino alla sua terza generazione. Triacca trasporti è stata fondata nel 1974 da Mariarosetta Triacca e Giovanni Petri, successivamente sono entrati in azienda i figli Dorian e Federico, rispettivamente presidente e amministratore unico della società, e a oggi è presente anche la nuova generazione composta da Fabio, Nicola, Mattia, Greta e Leonardo.

Federico Petri, di quante figure si compone la vostra pianta organica?

«L'azienda può contare sulla quotidiana collaborazione di 90 dipendenti dislocati in due diverse sedi operative presenti sul territorio spezzino».

Nel corso del tempo com'è cambiato il vostro servizio di autotrasporto?

«Triacca Trasporti nasce come deposito, vendita e consegna di materiale per saldatura. Nel 1977 inizia l'attività di trasporto vera e propria, anche per conto di terzi della Triacca Trasporti. L'azienda si specializza anche nell'attività di sollevamento nell'edilizia, grazie all'acquisto della prima autogru. Nel 1994 l'azienda decide di spostare il suo core business sull'attività legata al porto mercantile, dove comincia lo sbarco delle navi cariche di coils (bobine d'acciaio destinate all'industria metallurgica). Tra il 1995 e il 1996, comincia con i primi trasporti eccezionali. Nel 1998, le attività vengono concentrate maggiormente sulle attività portuali, industriali e diportistiche. Tra il 2002 e il 2003 l'azienda amplia il suo business con l'attività terminalistica. Grazie a questa nuova scelta i trasporti eccezionali si sono moltiplicati permettendo alla Triacca di operare non solo nello Spezzino, ma in tutta Italia».



Un centinaio tra gru, autocarri moduli semoventi rimorchi di tutti i tipi e carrelli elevatori



Da sinistra, i fratelli Dorian e Federico insieme al padre Giovanni Petri

In prima
linea

I VERTICI



Federico Petri

Amministratore unico Triacca

«Triacca si avvale della preziosa collaborazione della Scuola nazionale trasporti e logistica. Negli ultimi anni sono stati realizzati dei corsi ad hoc che hanno consentito di formare personale polivalente specializzato tramite finanziamenti della Regione Liguria»

E oggi?

«L'attività dei trasporti eccezionali è molto complicata e vi sono sempre più problematiche autorizzative dovute alla viabilità stradale. Per quanto riguarda l'innovazione Triacca punta moltissimo sull'efficienza dei mezzi e negli ultimi 10 anni è stata intrapresa una politica di continua sostituzione dei mezzi acquistando nuovi veicoli annualmente e prevedendo la sostituzione di ciascun camion ogni 5 anni. Nel 2025 l'azienda ha ampliato le proprie attività introducendo le movimentazioni industriali. L'ingresso in flotta dei moduli semoventi Spmt, insieme a tutta l'attrezzatura idraulica di supporto, consentirà di servire efficacemente il mercato delle energie, con particolare riferimento a progetti ad elevata complessità tecnica».

Quanti e quali mezzi fanno parte della vostra flotta?

«La nostra azienda è specializzata nei trasporti eccezionali e sollevamenti. Il nostro parco è

composto da circa 100 mezzi: autogru con portata fino a 200 ton, autocarri con gru fino a 45 metri di braccio trasporto eccezionali con portata oltre le 100 ton, moduli semoventi con portata oltre 1000 ton, rimorchi di tutte le tipologie di trasporto, e carrelli elevatori fino a 45 ton».

Oggi quali sono le figure professionali maggiormente richieste?

«La figura dell'autista è la più richiesta. Negli anni abbiamo notato un continuo e repentino disaffiezione nei confronti della professione. Svolgendo una tipologia di lavoro particolare e molto impegnativa abbiamo sempre optato per l'assunzione di autisti con pregressa esperienza alla guida di mezzi pesanti da almeno qualche anno, ma negli ultimi 4 o 5 anni abbiamo deciso di assumere anche personale alla prima esperienza e nonostante sia necessario un periodo di formazione di almeno 6 mesi siamo molto soddisfatti dei risultati ottenuti».

Quali sono i canali di formazione attivi?

«Triacca si avvale della preziosa collaborazione della Scuola nazionale trasporti e logistica. Negli ultimi anni sono stati realizzati dei corsi ad hoc che hanno consentito di formare personale polivalente specializzato tramite finanziamenti della Regione Liguria».



La figura dell'autista è la più richiesta. Assumiamo anche personale da formare alla prima esperienza

We connect MEDITERRANEAN PEOPLE

A STRATEGIC AREA WITH OVER 500 MILLION PEOPLE



TRANSPORT SOLUTIONS IN THE MEDITERRANEAN SEA
THROUGH A FULLY CONTROLLED LOGISTICS CHAIN



Scan the QR code
to visit our website
and view our brochures

 **TARROS** GROUP

   | SINCE 1828 | www.tarros.it

IL MOTORE DEL GOLFO



Il quartier generale del gruppo Tarros, alla Spezia. La sede centrale lavora in costante dialogo con le agenzie estere, dotate di una propria autonomia operativa

Mediterraneo, casa comune I vantaggi della 'rotazione' «Un ponte culturale tra paesi»

Dalyan, dipendente Tarros, arriva da Smirne ed è alla Spezia per uno scambio di due anni. Inserito nel reparto commerciale, si occupa del coordinamento tra le diverse agenzie

LA SPEZIA

Tarros punta sempre di più sull'integrazione tra le proprie sedi internazionali attraverso il progetto "International Job Rotation", iniziativa che favorisce lo scambio di competenze e il rafforzamento delle relazioni tra l'headquarter italiano e le agenzie estere del gruppo, distribuite nell'area del Mediterraneo. Tra i protagonisti del programma c'è Deniz Dalyan, 37 anni, originario di Smirne, "perla dell'Egeo" e secondo porto più grande della Turchia. Dallo scorso ottobre Deniz si trova alla Spezia per un exchange professionale della durata di due anni, iniziato nella sede centrale del gruppo dopo l'esperienza maturata nell'agenzia Tarros Turkey. Per il gruppo, il progetto rappresenta un'importante occasione di incontro e confronto culturale e professionale, con l'obiettivo di costruire un team sempre più coeso e transnazionale, fon-

LA STRATEGIA

Il gruppo punta sullo scambio di competenze tra i più giovani

dato su valori organizzativi condivisi. Il percorso professionale di Deniz nasce però direttamente dal mare. «Ho iniziato come seaman, ma ho capito presto che non era il lavoro adatto a me. Così ho deciso di passare a terra», racconta.

Nel 2014 entra in Tarros, dove cresce fino a ricoprire il ruolo di agente internazionale e specialista operativo. Oggi, grazie all'esperienza spezzina, sta approfondendo anche il lato commerciale del business maritti-

mo. Alla Spezia Deniz lavora infatti nel sales department dedicato al cluster East Med, che comprende Grecia, Turchia, Siria, Libano ed Egitto. Il suo compito è fare da collegamento tra le strategie commerciali definite dall'headquarter e le attività operative delle agenzie estere, che mantengono una propria autonomia commerciale pur nel rispetto delle linee guida condivise con la sede centrale. «È un'opportunità unica per accumulare esperienza in poco tem-

po nel settore commerciale. Affrontare quotidianamente nuove sfide mi permette di acquisire ulteriori competenze che potrò portare con me al mio rientro in Turchia e condividere con i colleghi», spiega Deniz. Il lavoro del reparto commerciale dell'headquarter si divide tra chi segue direttamente i clienti italiani e chi, come Deniz, si occupa del coordinamento delle agenzie internazionali. Una delle attività principali riguarda la gestione degli spazi nave: il



Deniz Dalyan, 37 anni, originario di Smirne, secondo porto più grande della Turchia: da ottobre alla Spezia per un 'exchange'

Investire sul futuro

SALES DEPARTMENT



Deniz Dalyan

37 anni

«È un'opportunità unica per accumulare esperienza in poco tempo nel settore commerciale. Affrontare quotidianamente nuove sfide mi permette di acquisire ulteriori competenze che potrò portare con me al mio rientro in Turchia e condividere con i colleghi. Personalmente mi occupo del coordinamento delle agenzie internazionali. Siamo gli occhi del mercato»

team vende capacità di carico agli agenti, monitora il mercato, stima i costi e definisce le strategie di pricing. «Siamo gli occhi del mercato», racconta Deniz. «Cerchiamo di capire continuamente le condizioni commerciali, valutiamo costi e priorità e forniamo indicazioni operative per rendere il servizio il più profittevole possibile».

Un ruolo centrale è rappresentato anche dalla gestione degli allotment e delle rotazioni nave. Ogni scalo comporta decisioni precise su cosa caricare, scaricare e verso quali destinazioni indirizzare le merci, con l'obiettivo di massimizzare i noli e ottimizzare gli spazi disponibili a bordo. L'esperienza di Deniz unisce così la conoscenza operativa maturata negli anni alle nuove competenze commerciali sviluppate all'interno dell'headquarter spezzino: una combinazione strategica che gli consente di valutare priorità, mercati e dinamiche con una visione completa della filiera marittima.

L'OBIETTIVO

Costruire un team sempre più coeso e con forte vocazione internazionale

SPEZIA & CARRARA CRUISE TERMINAL



UN PORTO. INFINITE DESTINAZIONI

Spezia & Carrara Cruise Terminal è un'azienda giovane, che dal 2020 è concessionaria del servizio di interesse generale per l'assistenza dei crocieristi sbarcanti nei Porti della Spezia e di Marina di Carrara. Nonostante i nostri azionisti siano le principali compagnie crocieristiche mondiali, restiamo una piccola realtà in crescita con obiettivi ambiziosi e la determinazione di avere un ruolo di primo piano nella portualità del Mar Ligure Orientale. Siamo sempre più in ascolto della comunità locale, cercando di comprenderne istanze e obiettivi, perché crediamo che lo sviluppo del traffico crocieristico debba generare valore per tutto il territorio.

Nel 2025 abbiamo gestito oltre 750 mila passeggeri, segnando un record storico per il nostro territorio.

speziacarrara.cruises

IL MOTORE DEL GOLFO



Il piazzale di manovra della Tarros, nelle immediate vicinanze della palazzina che ospita il quartier generale del gruppo

Mercato che vai, lingua che trovi

Giulia ha il pallino del marketing

Masciullo, 31 anni, è corporate brand specialist per il gruppo Tarros, dove si occupa di strategie B2B. Il suo pane quotidiano sono i social network e la preparazione del materiale per fiere, eventi e convegni.

LA SPEZIA

«I primi ambasciatori di un'azienda sono i suoi dipendenti». Attorno a questo principio ruota il lavoro della spezzina Giulia Masciullo, 31 anni, corporate brand specialist del gruppo Tarros, impegnata a costruire strategie di marketing e comunicazione capaci di rafforzare il brand sia all'interno sia all'esterno dell'azienda, adattando linguaggi e strumenti ai diversi interlocutori e ai vari mercati di riferimento. Masciullo vanta un percorso formativo articolato: una laurea triennale in Marketing e Comunicazione all'Università di Pisa, un master in Global Marketing e Comunicazione e alcune esperienze maturate in agenzie del settore.

Successivamente, osservando le opportunità offerte dal mercato del lavoro, ha scelto di specializzarsi ulteriormente frequentando nel 2019 un master in Logistic Manager in ambito portuale offerto dalla Scuola nazionale trasporti e logistica. Un percorso annuale orientato all'inserimento in azienda e che si sarebbe rivelato decisivo per il suo futuro professionale. «Tra i docenti del master ho conosciuto anche persone che sarebbero poi diventate miei colleghi – racconta –. Terminata la formazione, sono iniziati i colloqui con le

aziende del territorio e proprio in quel periodo il gruppo Tarros aveva aperto una posizione nel marketing e comunicazione». Dal 2020 Masciullo è entrata a far parte del team Tarros alla Spezia, dove si occupa della gestione e dello sviluppo di strategie B2B e della promozione del brand sui mercati internazionali. Uno dei progetti più recenti riguarda la Turchia, oggi uno dei principali mercati di riferimento del network. «Stiamo lavorando a un focus specifico dedicato al

mercato turco, studiandone caratteristiche e strategicità per utilizzare il loro stesso linguaggio nelle campagne di comunicazione. L'obiettivo è valorizzare ogni realtà del gruppo Tarros grazie anche al rapporto diretto con le agenzie locali e a un customer care personalizzato, che rappresenta uno dei nostri principali punti di forza rispetto ai grandi player globali».

Il lavoro del reparto marketing spazia dalla gestione online e dei social network alla realizza-

zione di materiali per fiere, eventi e convegni, con l'obiettivo di presentare Tarros come un vero network portuale internazionale. Centrale anche il tema della resilienza e della capacità di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato e alle condizioni geopolitiche. Negli ultimi anni il gruppo ha inoltre investito molto sulla sostenibilità, trasformandola in una leva strategica di marketing supportata da dati concreti e verificabili. «Tre anni fa è nato il reparto Esg & Sustainability che è in grado di calcolare la differenza di Co2 emessa tra diverse modalità di trasporto. Attraverso il trasporto multimodale e l'utilizzo della nave portacontainer riusciamo a ridurre fino al 55% delle emissioni rispetto a un trasporto effettuato interamente su gomma. È un lavoro fondato su studi collaudati e non su operazioni di greenwashing». Sempre in ottica Esg, Tarros ha sviluppato una partnership con Psa per rafforzare la competitività dei porti italiani rispetto al Nord Europa. Il progetto prevede un collegamento ferroviario tra il Baden-Württemberg tedesco e Genova, con l'obiettivo di intercettare il traffico merci dell'area industriale del Sud della Germania e convogliarlo verso i servizi marittimi del gruppo.



La corporate brand specialist Giulia Masciullo alla sua postazione in Tarros

In prima
linea

CORPORATE BRAND



Giulia Masciullo
31 anni

«La nostra attività commerciale non si limita a cercare nuovi clienti, ma punta a intercettare direttamente i flussi delle merci. I commerciali conoscono nel dettaglio le filiere: sanno da dove arriva una determinata frutta, come viene distribuita e quali sono le esigenze logistiche del mercato». Una conoscenza che si traduce anche nella partecipazione a numerose fiere internazionali, sia del settore logistico sia delle singole commodity: da Rotterdam a Dubai, passando per Transport Logistic di Monaco di Baviera, Fruit Logistica di Berlino e le fiere dedicate al comparto cartario in Turchia, oggi una delle commodity più importanti per la linea Tarros.

**contship**

Boundless Possibilities

Ci sono linee che segnano confini e altre che li superano.
Contship crea connessioni che trasformano le sfide in opportunità.
Siamo il partner di fiducia per accompagnare la crescita
del tuo business verso nuovi orizzonti.
Perché ogni traguardo è l'inizio di nuove rotte da percorrere.



**Esplora
un mondo
di possibilità**

Contship è un gruppo di aziende impegnate a offrire servizi
di logistica integrata e una gamma completa di soluzioni.

**STS**

IL MOTORE DEL GOLFO

IL GRUISTA

In banchina con il sorriso «Ho realizzato il mio sogno Vivo a un passo dal mare»



LA SPEZIA

Carlo Alibani
39 anni

«Oggi mi occupo delle operazioni di carico e scarico dei contenitori: quando arriva il container sottobordo il checker che sta a terra deve rapportarsi con il deckman perché tutto fili liscio. È un lavoro di massima responsabilità ed è essenziale mantenersi concentrati»

Interazione e collaborazione sono le prime cose che Carlo insegna ai suoi colleghi quando li istruisce. «Non sempre è facile perché le personalità sono a volte molto distanti tra loro ed è per questo che siamo stati formati da uno psicologo a riconoscere e trattare con tutti»

«Sono entrato il 4 aprile 2011. Una data che ricordo in modo particolare perché è il compleanno di mio papà, quindi doppio festeggiamento quel giorno». Il carrarese Carlo Alibani, 39 anni, è un gruista di banchina La Spezia Container Terminal e ricopre anche il ruolo di formatore interno. In quattro anni ha istruito più di trenta colleghi tra nuovi ingressi e casi di cambio mansione. Opera con il sorriso, perché il suo sogno di lavorare a stretto contatto con il mare e il mondo portuale si è avverato. Da neoassunto, nel 2011, inizia manovrando una gru gommata. Quello è solo il primo passo di un percorso di crescita. «Sono passato a manovrare il carrello elevatore e successivamente ho conseguito la licenza per diventare gruista di banchina, ruolo che ricopro tuttora. Recentemente ho ottenuto anche un'abilitazione per manovrare un'altra gru ad asse movente. Oggi mi occupo delle operazioni di carico e scarico dei contenitori, durante le quali una control room spaccia il lavoro e quando arriva il container sottobordo il checker che sta a terra deve rapportarsi con il deckman che si trova a bordo nave perché tutto fili liscio. Un canale radio tiene tutti in collegamento aperto. È un lavoro di massima responsabilità e perciò è indispensabile mantenersi concentrati, evitando qualsiasi tipo di distrazione per garantire la sicurezza nel terminal». Interazione e collaborazione sono le prime cose che Carlo insegna ai suoi colleghi quando li istruisce sulle buone pratiche da adottare sul posto di lavoro. «Non sempre è facile perché ci troviamo a che fare con personalità molto distinte tra loro ed è per questo che siamo stati formati anche da uno psicologo a riconoscere e trattare con tutti, a seconda del profilo della persona». Oggi Carlo trova soddisfazione proprio in quei colleghi che ha formato o con i quali lavora fianco a fianco.

IL MANUTENTORE MECCATRONICO

Ogni guasto si aggiusta Un anno di 'palestra' e poi il lavoro in team



LA SPEZIA

Elia Cappellini
22 anni

L'arcrolano Elia Cappellini, 22 anni, è un manutentore mecatronico alla Spezia Container Terminal (Lsct). «Ottenuto il diploma all'Istituto Capellini - Sauro (indirizzo mecatronico) ho proseguito il mio percorso formativo accedendo a un corso per manutentore di mezzi portuali promosso dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, propedeutico all'inserimento in azienda. Dopo sei mesi di lezioni in aula e attività pratiche sul campo, sono entrato a lavorare nel terminal di Lsct. Il primo anno (part time) sono stato affiancato da un tutor. E l'anno successivo ho firmato il contratto a tempo indeterminato». Elia entra da giovanissimo nella squadra manutentori di Lsct. Questo mondo lo aveva raggiunto qualche anno prima, durante un incontro di orientamento a scuola, nel quale Contship - Lsct aveva presentato agli studenti le opportunità lavorative sul territorio e da cui il ragazzo era rimasto affascinato, tanto da decidere di provare a imboccare questa strada una volta terminati gli studi.

Il primo anno è una vera "palestra" per Cappellini, un periodo di grande apprendimento e crescita. «Solo provando si impara - spiega - e per questo credo sia fondamentale confrontarsi con i colleghi e chiedere un consiglio o un supporto quando serve, così da lavorare in modo sempre più sicuro ed efficace. Siamo una bella squadra e c'è sempre qualcuno pronto a supportarti. Il mio è un lavoro stimolante e si divide principalmente in lavori a programma e interventi al guasto dei mezzi. La mia passione è proprio la risoluzione del guasto, quando la parte software si interfaccia con quella hardware e dobbiamo capire il problema e risolverlo». Oltre alla passione, c'è la realtà di un mondo del lavoro sempre più instabile e con poche prospettive per i giovani, ma Elia ha trovato, dentro Lsct, un mestiere gratificante, un ambiente amichevole, ma soprattutto un futuro assicurato. «Il porto è stato ed è anche oggi un'opportunità. So che è un grande traguardo per un ragazzo della mia età».

La realtà del mondo del lavoro è sempre più instabile e con poche prospettive per i giovani. Ma dentro Lsct Elia ha trovato un mestiere gratificante, un ambiente amichevole e un futuro assicurato. «Il porto è anche oggi un traguardo per un ragazzo della mia età»

«Solo provando si impara e per questo credo sia fondamentale confrontarsi con i colleghi e chiedere un consiglio o un supporto quando serve, così da lavorare in modo sempre più sicuro ed efficace. Siamo una bella squadra e c'è sempre qualcuno pronto ad aiutare»

Ogni scelta rivela chi siamo e che futuro vogliamo. Crediamo che il vero progresso non sia solo nei risultati, ma nel modo in cui li otteniamo, rispettando persone e ambiente. Vicini ai nostri primi 200 anni di attività, annunciamo con orgoglio di aver ottenuto la certificazione B Corp.

È frutto di un impegno collettivo di chi ogni giorno lavora e crede che si possa fare impresa e logistica generando un impatto positivo. **Siamo parte di un movimento globale che reinventa il business a beneficio delle persone, delle comunità e del Pianeta.**

Certified



Corporation

scopri di più su bcorp.com

**RESPONSABILI DA SEMPRE.
B CORP OGGI**



grendi.it



GRUPPO

GRENDI1828



IL MOTORE DEL GOLFO

La rotta della professionalità

«Ho fatto il liceo classico

Ma l'innovazione è trasversale»

Il Politecnico di Milano, l'esperienza in un broadcast televisivo e poi l'incontro con Contship
Emanuela lavora in un dipartimento che fa da ponte tra sistemi informativi e attività operative

LA SPEZIA

Innovazione, trasformazione digitale e intelligenza artificiale applicata alla logistica. Sono questi i temi chiave al centro del lavoro di Emanuela Pala, entrata a gennaio nel dipartimento Innovation & Transformation di Contship Italia Group. Il suo compito è quello di individuare e sviluppare iniziative orientate all'innovazione dei processi aziendali e all'introduzione di nuove tecnologie, fungendo da collegamento tra le attività operative e i sistemi informativi sviluppati dal dipartimento IT & Technologies del gruppo. «Partendo da una visione complessiva del business, agiamo da cerniera tra le attività operative e i sistemi informativi», spiega Pala. Un ruolo che non si limita all'aspetto tecnologico, ma che coinvolge anche l'evoluzione organizzativa dell'azienda. «Siamo impegnati nella promozione della cultura dell'innovazione e della trasformazione, intesa come crescita ed evoluzione aziendale», aggiunge la professionista. Tra le attività del dipartimento rientra anche il monitoraggio delle nuove tecnologie presenti sul mercato, in particolare dell'intelligenza artificiale.

L'obiettivo è comprenderne funzionamento, limiti e opportunità per valutarne l'integrazione nei processi aziendali. «Non parliamo solo dell'applicazione di tecnologie, ma anche di buone pratiche da adottare a livello organizzativo e nelle modalità di lavoro», sottolinea. Importante attenzione è posta al tema dell'IA tra potenzialità e limiti. «Per noi si tratta sia di uno strumento a supporto dell'efficienza personale dei lavoratori. Per questo, l'azienda mette a disposizione alcune licenze business per integrare questa tecnologia a supporto delle attività che, al contempo, può rivelarsi un utile



Lsc è un'azienda a forte contenuto tecnologico nelle diverse filiere: dalla logistica alla movimentazione al controllo

alleato per ridurre la complessità di lavoro, specialmente per quanto riguarda le attività di pianificazione, forecasting, programmazione, etc».

Il percorso professionale di Pala parte da studi umanistici. Dopo il liceo classico ha scelto di seguire la propria inclinazione per le materie scientifiche iscrivendosi a Ingegneria gestionale al Politecnico di Milano. «Lo racconto per sfatare un mito. Cambiare si può», afferma. Dopo la laurea ha svolto attività di ricer-

ca sui temi della digitalizzazione, dell'IT e dell'innovazione al Politecnico di Milano, per poi maturare esperienze nel settore delle telecomunicazioni e del broadcast televisivo prima dell'ingresso in Contship.



Mi è sempre piaciuto capire i problemi e trovare le soluzioni

Uno dei progetti più strategici in fase di sviluppo riguarda l'integrazione dell'IA nei processi di pianificazione operativa dei terminal, con l'obiettivo di aumentare efficienza, capacità decisionale e ottimizzazione dei flussi. Il sistema metterà a disposizione degli operatori una piattaforma avanzata basata su algoritmi predittivi e interfacce visuali evolute in grado di elaborare scenari alternativi e supportare decisioni operative più efficaci e data-driven.

«L'operatore – conclude – potrà analizzare le diverse opzioni proposte dal sistema, intervenire in tempo reale e adattare la pianificazione alle esigenze operative e ai cambiamenti. L'obiettivo è rendere i processi più fluidi ed efficienti, riducendo le rinvii, tempi di gestione e punti di frizione nelle attività quotidiane, con benefici concreti in termini di produttività, coordinamento operativo e qualità del servizio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Prima di Lsc ho fatto consulenza sull'introduzione di nuove tecnologie in contesti aziendali



Le banchine di Lsc viste dalla terrazza panoramica dell'edificio principale dove hanno sede gli uffici dell'azienda. Sullo sfondo, le gru

In prima
linea

INNOVAZIONE



Emanuela Pala

43 anni



Bucchioni

EXCELLENCE IN MOTION

AGENZIA MARITTIMA - DOGANALISTI - LOGISTICA E SPEDIZIONI

LA SPEZIA - GENOVA - LIVORNO - PARMA



Bucchioni S.r.l è un'organizzazione che si occupa da oltre 30 anni di operazioni e consulenze in materia doganale e fiscale. Forte di un organico di doganalisti e professionisti altamente specializzati, Bucchioni S.r.l è certificata ISO ed ha ottenuto la certificazione A.E.O. FULL (Operatore Economico Autorizzato - Dogana e Sicurezza) presso l'Agenzia delle Dogane.

Di seguito le attività distintive:

- Agenzia Marittima e Raccomandatori Marittimi
- Spedizioni nazionali unitizzate e/o groupage
- Operatori doganali e consulenze fiscali e tributarie
- Logistica integrata e magazzinaggio nazionale ed estero
- Servizi Project cargo

L'obiettivo della nostra azienda è fornire ai clienti un pacchetto di servizi completo che possa garantire una efficace assistenza tecnico/logistica e lo svolgimento di tutte le operazioni in importazione/esportazione delle merci via mare e aerea.

La Spezia, Viale San Bartolomeo 629 - 19126 La Spezia 0187730129
 Genova, Via Scarsellini 119 Torre "I gemelli", Torre B 12° piano - 16149 Genova 0102790107
 Livorno, Via Pietro Paleocapa 11 - 57123 Livorno 0586880777
 Parma, Via Gruppini 14/B 43058 Sorbolo Mezzani - 0521 061324
 E-mail: info@bucchioni.com

IL MOTORE DEL GOLFO



Le banchine Lsct con il loro carico di container. Sullo sfondo il Golfo e l'arcipelago della Spezia al tramonto

Bocconiano con l'anima green

«Il porto è un luogo amico Crea valore aggiunto per tutti»

Laureato in Economia e management è entrato nella nuova squadra Esg di Contship. Supporta i progetti di cold ironing, decarbonizzazione, inclusione e comunicazione social

LA SPEZIA

La funzione aziendale dedicata alle tematiche Esg in Contship nasce due anni fa per strutturare tutte le iniziative messe in campo dal Gruppo in questo ambito. Oggi il Team Esg è guidato dalla responsabile Denise Sofia. Elia Faggiani, 29 anni, fa parte del team e ricopre la figura di Esg specialist. Nel suo ruolo, supporta tutte le iniziative in ambito non solo ambientale, ma anche sociale e di governance. Piemontese, ma abita a Milano, Faggiani ha una laurea triennale in Economia e Management per l'arte, la cultura e la comunicazione all'Università Bocconi, dove si è anche specializzato in Economia e Management per l'innovazione e la tecnologia, che gli ha permesso di approfondire il ramo della green economy.

Per lui, il porto è un «luogo amico» capace di creare valore aggiunto nella vita delle persone.

NUOVE SENSIBILITÀ

«Inventiamo strategie per promuovere la parità di genere dentro il gruppo»

Specialmente in realtà come quella spezzina dove le attività portuali sono inglobate nella città e, dunque, investire nel processo di decarbonizzazione e in forme più sostenibili di trasporto è diventata una necessità per migliorare le condizioni di vita dei cittadini e nel rispetto dell'ambiente circostante.

«Il settore della logistica portuale sta dedicando sempre più attenzione e risorse ai temi della sostenibilità – spiega Faggiani –. Perciò lavorare in questo set-

tore è un'opportunità estremamente interessante per i giovani, ma anche sfidante poiché ha un impatto globale e che muove il mondo».

In questo senso, il processo di cold ironing al porto della Spezia «avrà un doppio impatto positivo: abatterà sia il rumore che le emissioni inquinanti. Inoltre, nel più breve tempo possibile vorremmo aumentare i mezzi alimentati con biocarburanti e successivamente procedere con la sostituzione di tutti i vec-

chi mezzi».

Un altro aspetto del suo lavoro è legato al community e people engagement. «Come funzione/team Esg, non cerchiamo solo soluzioni volte a ridurre l'impatto ambientale delle attività del terminal, ma promuoviamo anche interventi tesi a migliorare il nostro impatto sulle persone che lavorano in Contship. Collaboriamo a stretto contatto con i colleghi del dipartimento risorse umane con l'obiettivo di sviluppare politiche e iniziative

orientate all'inclusione. In particolare, ci impegniamo a favorire la parità di genere e l'inclusione di persone con disabilità. «L'azienda ha costituito comitati dedicati che si occupano di promuovere un linguaggio inclusivo sul posto di lavoro oppure singole iniziative volte a migliorare il benessere delle nostre persone».

Infine, c'è l'aspetto di community engagement nelle aree in cui opera Contship. «Siamo impegnati a costruire nuove collaborazioni sinergiche con le associazioni e le Ong locali per creare un impatto positivo nel territorio in cui operiamo e non solo. Alla Spezia, molti dipendenti sono già attivi mettendo a servizio il proprio tempo per svolgere attività di volontariato con Caritas e Angsa. Stiamo lavorando per consolidare e strutturare ulteriormente queste iniziative, affinché possano crescere nel tempo e tradursi in un contributo tangibile per la comunità».

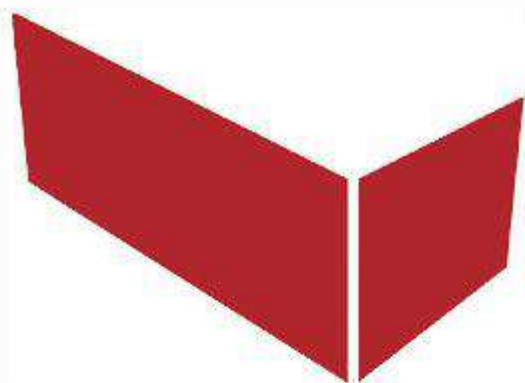
© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMUNITY

«Impegnati a creare collaborazioni con associazioni e ong locali»

Lsct ha costituito comitati che promuovono singole iniziative volte a migliorare il benessere delle lavoratrici





Trading Logistic

YOUR CONTAINER SOLUTIONS



TOP SPONSOR



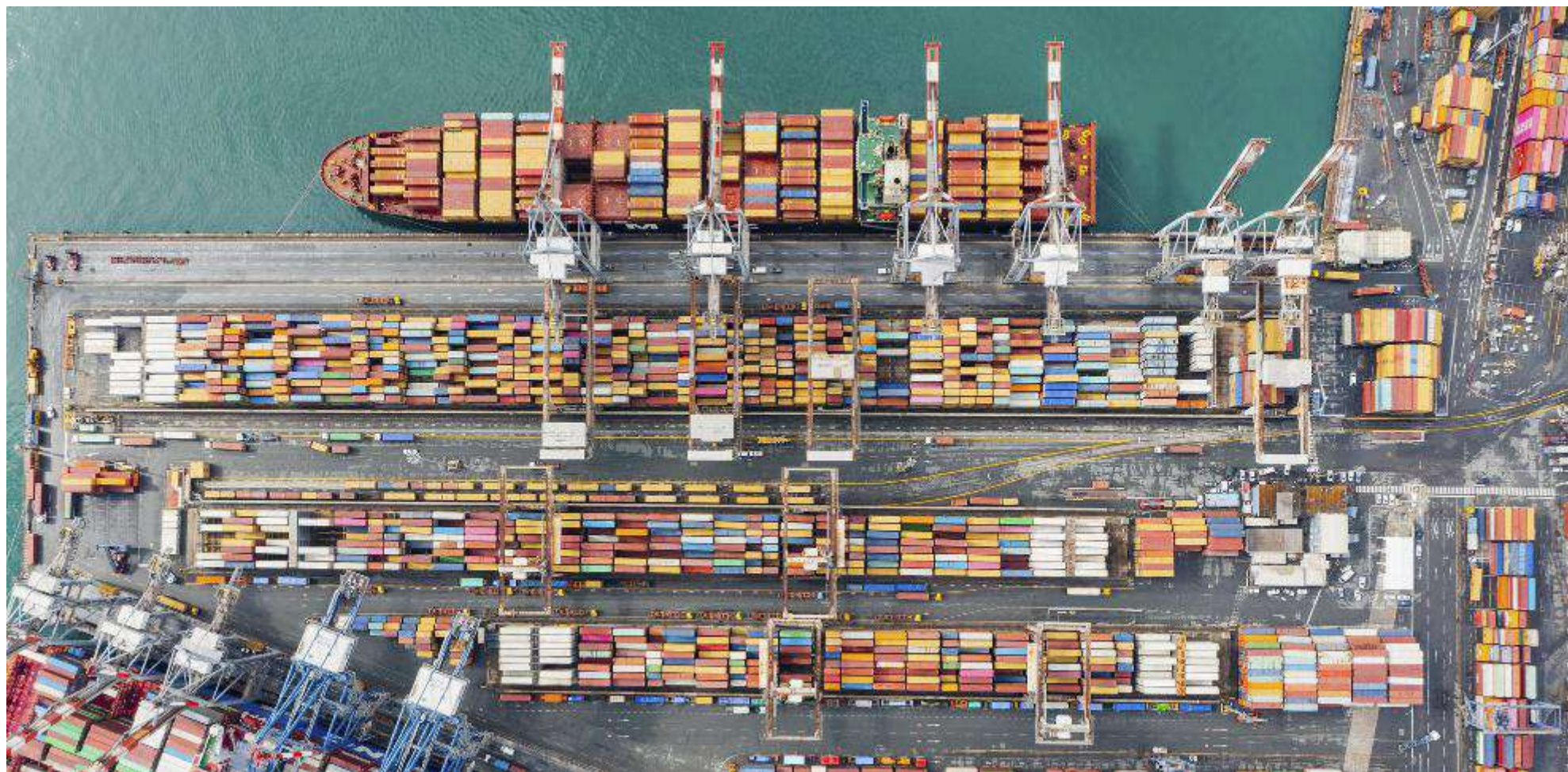
- ☐ VENDITA CONTAINER USATI E RICAMBI
- ☐ TELONI INDUSTRIALI
- ☐ ANTINFORTUNISTICA
- ☐ STAMPA SERIGRAFICA E DIGITALE



www.tradinglogistic.com

VIA PROVINCIALE RIPA S.C. - VEZZANO LIGURE (SP) - TEL. 0187 503784 - info@tradinglogistic.com

IL MOTORE DEL GOLFO



Una veduta aerea del molo Fornelli, una delle infrastrutture in concessione a Lscit. La società, controllata dal gruppo Contship, oggi impiega circa 600 dipendenti, distribuiti tra diverse famiglie professionali e rappresenta un polo occupazionale e professionale di riferimento non solo per il territorio spezzino

Dal foglio di carta alle banchine

«Viviamo in diretta i cambiamenti»

Elisa, project program manager per Contship: il nuovo terminal porterà la firma del suo team di lavoro

IL PROFILO

Genovese, classe 1981, nel 2022 lascia il settore civile per abbracciare il marittimo

LA SPEZIA

La genovese Elisa Massa, classe 1981, ricopre il ruolo di project program manager all'interno dell'unità di sviluppo delle infrastrutture del gruppo Contship. Nel 2022 dà un taglio radicale alla sua vita e decide di aprirsi a una nuova visione, che va oltre a quella dell'ingegnere civile. Si rimette in gioco dopo 15 anni di lavoro nella sede genovese di una delle principali società di ingegneria del Paese e sceglie di entrare a far parte di Contship.

«**Sicuramente** è stato un bel cambio, ma l'ho fatto coscientemente. Quando sono stata contattata dall'azienda per valutare questa offerta di lavoro, sono rimasta colpita dall'entusiasmo delle persone che ho conosciuto e poi ho pensato che potesse essere, ed effettivamente lo è, un modo per integrare la mia visione. Qui il cliente siamo noi: viviamo in diretta le trasformazioni del progetto dal foglio di carta all'effettiva realizzazione sul



La genovese Elisa Massa, classe 1981, è project manager per il settore infrastrutture del gruppo Contship

campo e alla sua fruizione da parte dei colleghi. È veramente gratificante». In principio, Massa fa ingresso nel gruppo Contship nella veste di ingegnere civile, successivamente ricopre il ruolo di responsabile dell'unità di ingegneria e dal 2025, a seguito di una riorganizzazione interna dell'azienda, è subentrata nel ruolo attuale.

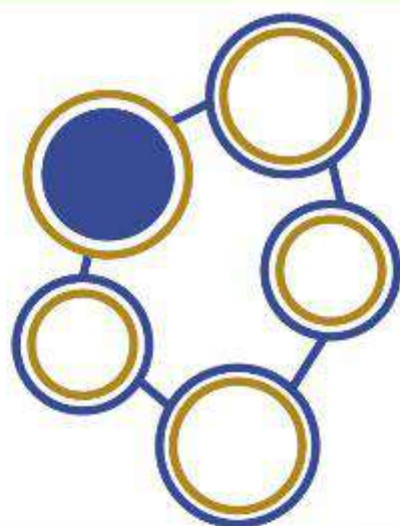
«**Siamo** diventati una funzione di Gruppo e serviamo anche i principali investimenti strategici del terminal intermodale di

Melzo» spiega la professionista. **In questo** quadro, per affiancare alle competenze tecniche anche quelle più di carattere gestionale, Massa decide di ottenere una certificazione internazionale da project manager rilasciata dal Project Management Institute. Oggi Elisa monitora tempi, costi, la qualità del progetto e il suo sviluppo. Il suo team costituisce la regia di esperti del settore che costruisce tassello dopo tassello il nuo-

vo terminal della Spezia. «Ci interfacciamo principalmente con il nostro management, perché dobbiamo tradurre le strategie e le direzioni aziendali in progetti. E poi anche con altri reparti, specialmente con l'operativo e il tecnico, e con le funzioni del terminal poiché seguiamo il progetto dalla sua origine fino al suo completamento in sito». Tra le sfide c'è quella di operare in cantiere garantendo la piena e regolare operatività delle attività nel terminal. «Ci troviamo a

gestire tutte le possibili interferenze, cercando di minimizzare al massimo gli impatti con l'operatività, perché ci troviamo all'interno di un'area che è in continuo movimento. Tutto ciò che facciamo ha un impatto non solo sulle nostre persone, ma sull'intera filiera che ruota attorno al terminal».

Il lavoro di Massa impone anche di relazionarsi con istituzioni ed enti su più livelli. «Ci interfacciamo anche con stakeholder esterni, principalmente con l'Autorità di Sistema Portuale e i vari enti territoriali, regionali e nazionali a seconda del livello di progetto. Infine, ci rivolgiamo anche a team esterni, come società di ingegneria che ci supportano nella redazione dei progetti, nella direzione lavori e nel coordinamento della sicurezza nel terminal». In un ecosistema estremamente complesso come quello portuale, il ruolo di professionisti come Elisa Massa è cruciale per garantire la qualità del risultato, attraverso il coordinamento gestionale e il monitoraggio continuo dei progetti.



Polo DLTM
Distretto Ligure
Tecnologie Marine

Ricerca e sviluppo nell'ambito della Blue Economy

- Tecnologie Marittime
- Tutela e valorizzazione ambiente marino - costiero
- Logistica, sicurezza e automazione aree portuali



Cofinanziato
dall'Unione europea



REGIONE LIGURIA

DLTM - Distretto Ligure delle Tecnologie Marine – La Spezia - www.dltm.it

IL MOTORE DEL GOLFO

Transizione verde

«Il capitale umano vettore di sviluppo e di sostenibilità»

Il Distretto ligure delle tecnologie marine in campo con due progetti per supportare le competenze degli operatori della 'blue economy'. Sulla rampa anche un sito online per l'incontro di domanda e offerta

LA SPEZIA

Tra le mission del Distretto ligure delle tecnologie marine della Spezia c'è anche il supporto allo sviluppo delle competenze degli operatori della 'blue economy', per andare incontro alle esigenze di un mercato del lavoro in continua evoluzione. Su questo fronte, il Dltm è attualmente impegnato in due progetti europei di cui è partner, 'Blue Ports' e 'Be Stream Power'. «'Blue Ports', finanziato con il fondo Emfif, è entrato nel vivo nella fase operativa – spiega la project manager Francesca Alfonzetti – con la sperimentazione di due corsi pilota dedicati all'upskilling del personale portuale – manager, personale amministrativo e operativo –, partiti lo scorso 9 aprile. Suddivisi in sette moduli formativi, sono dedicati alla transizione verde dei porti in un'ottica di sostenibilità, che illustriamo citando la definizione di Gro Harlem Brundtland, coordinatrice dell'omonimo rapporto della Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo del 1987: 'Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri'. Alla loro conclusione, sarà rilasciata ai partecipanti una certificazione riconosciuta a livello europeo come Port sustainability officer e Port sustainability operator: due figure che avranno ricadute positive anche sul porto della Spezia, contribuendo a progettare e attuare – fra le varie – misure di abbattimento delle emissioni e di minor impatto del ciclo dei rifiuti». Gli iscritti sono complessivamente 54 per l'Italia e, in totale, contando quelli dei paesi partner del progetto – Georgia, Spagna e Grecia – ammontano a 200.

L'altro progetto di cui il Dltm è incubatore, iniziato nel febbraio 2025, è 'Be Stream Power', finanziato con il programma Interreg Marittimo Italia-Francia, che mette al centro il capitale umano per

migliorare l'efficacia del mercato del lavoro e promuove competenze efficaci e l'occupazione di qualità. «Risulta particolarmente attuale in questo periodo di guerre e carenza energetica – spiega Alfonzetti –, in quanto attua misure per rispondere alle crisi che interessano lo spazio transfrontaliero e alle sfide lanciate dalle transizioni ecologica, digitale e industriale». Il partenariato, di cui fa parte anche il Comune della Spezia, comprende rappresentanti qualificati di cinque regioni – Liguria, Toscana, Sardegna, Corsica e Paes – tra cui istituzioni, le cinque agenzie per il lavoro dello spazio transfrontaliero e soggetti del mondo produttivo. Nei primi 15 mesi è stato realizzato l'osservatorio transfrontaliero con cinque incontri dedicati a temi oggi sempre più importanti, tenutisi fra febbraio e aprile: l'Ai per la formazione e l'orientamento, l'ecosostenibilità per le professioni del mare, pari opportunità e genere, crisi, transizioni e riconversioni, economia sociale e inclusione lavorativa. «Di particolare importanza per l'economia locale, oltre che dell'intera area transfrontaliera – aggiunge la project del Dltm –, sarà la realizzazione del nuovo portale internet Med New Job, in cui gli enti di formazione e le aziende potranno caricare le loro offerte di formazione e lavoro; in contemporanea, chi è alla ricerca di un nuovo impiego o di opportunità formative, potrà candidarsi alle offerte tramite il sito, potenziato con uno strumento di intelligenza artificiale per l'incontro di domanda e offerta. Il portale Med New Job sarà collegato anche al sito della Rete per il Lavoro del Comune della Spezia, a cui aderisce anche il Dltm».

L'OPPORTUNITÀ

Il nuovo portale Med New Job sarà collegato alla Rete per il lavoro del Comune della Spezia



Francesca Alfonzetti del Dltm



«Anticipare gli scenari per governare il futuro»

Il presidente Forcieri traccia la rotta della formazione permanente

LA SPEZIA

«Il mondo delle tecnologie sta cambiando a velocità vertiginosa e quello delle tecnologie marine non fa eccezione. Come polo di ricerca e sviluppo che opera nella 'blue economy', osserviamo con attenzione questi cambiamenti, che negli ultimi anni hanno avuto una vera e propria impennata. Ciò rende sempre più urgente e indispensabile per le aziende disporre di personale in grado non solo di gestire, ma possibilmente anche di anticipare gli sviluppi tecnologici che interessano tutti i settori. Da qui la necessità di una formazione permanente per il personale che a vario titolo ha a che fare con il mare».

Il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri spiega con queste parole la filosofia che sta alla base dei due progetti elaborati sul tema dall'ente. «Se riflettiamo, la sfida con il mare è una delle prime che l'uomo ha dovuto e voluto affrontare, in una sorta di rapporto odio/amore che ha ispirato non solo lo sviluppo tecnologico, ma



Il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri

anche la fantasia di scrittori, poeti, artisti. Per secoli il mare è stato per l'uomo ciò che da pochi decenni rappresenta lo spazio: una sfida verso il futuro. Una sfida che oggi diventa sempre più impegnativa per le esigenze di mantenere libera la navigazione e per garantire la sicurezza dei fondali dove passano le reti tecnologiche ed energetiche». Il Distretto opera a livello regionale per mettere a sistema le varie realtà della Blue Economy, in rapporto con le aziende associate. Per fare ciò, tiene un rapporto continuo con

le aziende del territorio, in modo da recepire le loro esigenze e supportarle nella realizzazione dei loro obiettivi, soddisfare i bisogni di innovazione. Fondamentali, in questo senso, sono i rapporti con Promostudi, l'Università di Genova e con gli enti di ricerca associati.

«Se riflettiamo bene – dice Forcieri – i mestieri del mare sono tra i più antichi del mondo, tramandati fino a noi proprio grazie alla loro costante trasformazione e alla loro capacità di adeguamento alle sfide della modernità. Per favorire l'incrocio fra domanda e offerta, il Dltm partecipa attivamente alla Rete per il Lavoro del Comune della Spezia, con cui diffonde offerte di lavoro e coinvolge gli studenti in iniziative di orientamento quali l'incontro 'Il Dltm e la blue economy per il vostro domani', durante il quale hanno raccontato i mestieri del mare rappresentanti di enti di ricerca e aziende associate. Credo che si sia trattato di un utile strumento al servizio di quelli che saranno i lavoratori di domani, a cui sono stati indicati anche diversi percorsi di studio da intraprendere».

G.M.N.

**DAL 1981 ESPERIENZA E INNOVAZIONE
AL VOSTRO SERVIZIO**



PRODOTTI



SUPPORTO E ASSISTENZA



SERVIZI E SOLUZIONI

Macchine ed Arredi per Ufficio
CARTOLERIA - STAMPA DIGITALE



P.ZZA EUROPA.13 - LA SPEZIA - TEL. 0187 732191
www.gmnufficio.it e-mail: gmnn@gmnufficio.it

IL MOTORE DEL GOLFO

Come una grande famiglia

Rotte e tariffe inalterate per il Consorzio marittimo

Nonostante il caro diesel

Un centinaio di operatori per un servizio integrato tra porto e aree di pregio Impennata nei costi per la difficile situazione geopolitica internazionale «La soluzione non è alzare i prezzi, ma aumentare il volume di lavoro»

GOLFO

Alessandro Sbrana, presidente Cooperativa Navigazione Golfo dei Poeti, fa il punto, tra bilanci e progetti futuri, sul trasporto marittimo, una delle espressioni più autentiche del rapporto con la comunità e il porto della Spezia. Complessivamente, Cooperativa Navigazione e Consorzio marittimo turistico Cinque Terre Golfo dei Poeti (di cui fa parte la Navigazione Ligure Tirrenica che gestisce le linee per le Cinque Terre da Viareggio a Moneglia), associati a Confartigianato La Spezia, contano circa un centinaio di famiglie impiegate in questa attività, il cui andamento è profondamente influenzato da fattori esterni e imprevedibili, sia ambientali che antropici: dal cambiamento climatico fino alle crisi geopolitiche ed economiche che possono incidere fortemente sull'andamento dei flussi turistici e dei prezzi del gasolio. «Quest'anno la stagione è partita bene e speriamo che continui così. Il 2025 è stato segnato da una frenata nei mesi estivi centrali a causa di condizioni meteo avverse e delle crisi internazionali che hanno impedito di viaggiare a pieno carico nonostante gli investimenti per modernizzare i mezzi, il mantenimento invariato delle tariffe e le campagne di promozione. I passeggeri trasportati alle 5 Terre nel 2025 sono stati 384mila (biglietti e gruppi)».

È un'attività che ha ricadute positive sul territorio?

«Certo, diamo lavoro diretto e indiretto. Lavoriamo a stretto contatto con officine meccaniche di fiducia presenti sul territorio con le quali abbiamo instaurato un rapporto consolida-

SPESE IN VOLATA

Per il solo aprile le fatture emesse per il carburante necessario ai 18 mezzi sono passate da 80 a 180mila euro



La flotta del Consorzio marittimo turistico Cinque Terre Golfo dei Poeti si compone di oltre 18 imbarcazioni, costantemente rinnovate per mantenere alti livelli di comfort

to. Siamo sempre alla ricerca di forza lavoro, ma oggi è sempre più difficile reperire figure specializzate, specialmente direttori di macchina e falegnami».

Attualmente state risentendo dei rincari sul gasolio?

«Purtroppo sì, il caro gasolio è l'ostacolo principale. Le fatture sono quasi raddoppiate: da circa 80mila euro siamo passati a

In prima linea

COOPERATIVA NAVIGAZIONE



Alessandro Sbrana
Presidente

«Consorzio e Cooperativa manterranno inalterate le tariffe sia per i turisti che per i residenti della provincia»

Flotta sempre a lucido per vivere lo splendore della costa di Levante

Dalla Sciacchetrà agli ultimi investimenti

Borghi a picco sul mare, luoghi celebri e altri appartati e sorprendenti. Antiche chiese, calette e falesie. Paesaggi suggestivi e selvaggi, difficilmente raggiungibili se non via mare. La flotta del Consorzio marittimo turistico Cinque Terre Golfo dei Poeti si compone di oltre 18 imbarcazioni, costantemente rinnovate per mantenere tutti i comfort necessari a vivere lo splendore della costa ligure di Levante e delle Cinque Terre. Nel luglio 2025 è stata introdotta la motonave di nuova generazione Sciacchetrà che copre le tratte dalla Spezia, Lerici e Versilia verso le Cinque Terre e ha sostituito un modello più datato. L'imbarcazione, da circa 500 posti con a bordo due motori caterpillar C32 con certificazione Imo Tier II, ha un sistema di trattamento delle acque reflue certificato Mepc 227.64. Gli ultimi investimenti sono stati indirizzati alle rimotorizzazioni sia della motonave Monterosso sia della Trei Fre. Tra le rotte più amate dai passeg-



geri del Consorzio ci sono senz'altro la linea 01 che unisce La Spezia, Lerici, Porto Venere, l'Isola Palmaria (Pozzale e Terrizzo) e dà modo di raggiungere località di Levante che comprendono oltre a Lerici, San Terenzo e Tellaro. La linea 02 unisce le località del Golfo della Spezia, ovvero La Spezia, Porto Venere con le Cinque Terre. E fa lo stesso, da Levante, con Moneglia, Deiva e Levanto. La linea 03 collega invece la Riviera Apuana con Porto Venere e le Cinque Terre. Infine, l'esperienza panoramica ad anello che a partire da Portovenere offre il giro delle isole.

180mila nel mese di aprile per alimentare i 18 mezzi. Se il prezzo dovesse restare questo, l'aumento complessivo in termini di costi sarà di circa 600mila euro».

Sono previsti rincari sui biglietti?

«Consorzio e Cooperativa manterranno inalterate le tariffe sia per i turisti che per i residenti della provincia, per i quali sono già molto scontate. È un servizio che abbiamo sempre offerto e non abbiamo ritenuto giusto far ricadere il peso dei rincari sui nostri passeggeri».

Come ammortizzare le spese?

«La strategia per ammortizzare i rincari non è alzare i prezzi, ma aumentare il volume di lavoro estendendo la stagione».

Destagionalizzando i flussi?

«Siamo al lavoro su questo fronte in collaborazione con agenzie e tour operator per attrarre flussi anche nei periodi di bassa stagione. Lo scorso anno abbiamo sperimentato per la prima volta il servizio di battelli invernali da Spezia per Vernazza e Monterosso e contiamo, tempo permettendo, di arrivare anche quest'anno all'8 dicembre».

DESTAGIONALIZZAZIONE

Confronto aperto con agenzie e tour operator per attrarre flussi anche nel periodo autunno-inverno





CONSORZIO MARITTIMO TURISTICO

CINQUE TERRE
GOLFO DEI POETI

Conosciamo il porto e il Golfo della Spezia come nessun altro, perché è a questa costa che ogni giorno rivolgiamo i nostri servizi di trasporto **B2B**. Così come quelli passeggeri.

Questa foto racconta le nostre due vocazioni: un evento in cui abbiamo mostrato agli spezzini il porto commerciale e il Miglio Blu.

E lo abbiamo fatto dal nostro punto di vista: quello della Gente di Mare.

Di chi, 24 ore su 24, mette a disposizione le proprie motonavi così da supportare il lavoro di chi opera a bordo.

Tecnici, specialisti ed equipaggi che ogni giorno devono raggiungere le navi in rada in modo rapido, sicuro e affidabile.

Per informazioni sui nostri servizi B2B visita:
www.navigazionegolfoeipoeti.it



TRASPORTO di linea via MARE



IL MOTORE DEL GOLFO

Lupi di mare per scelta Tre generazioni a bordo nella la famiglia Scalone La 'gavetta' di Mattia

Direttore di macchina a 35 anni, si occupa di manutenzione e impiantistica. Il fratello è responsabile della sicurezza dei viaggiatori e sanifica i battelli. «Avviati alla professione da papà. Vorrei che mia figlia seguisse le nostre orme»

LA SPEZIA

Poteva capitare di marinare la scuola per un'uscita in mare. Mattia custodisce nella memoria istantanee di quei momenti felici passati da bambino con suo papà Paolo al timone, un lupo di mare come il nonno Mario. La famiglia Scalone è arrivata alla terza generazione di battellieri del Consorzio marittimo Cinque Terre Golfo dei Poeti. Nonno Mario fu tra i padri fondatori, iniziando fin da giovane a fare servizio di battellaggio per le navi militari americane nel secondo dopoguerra. Poi con il boom economico, esplose la moda delle gite fuori porta dalla Spezia al Pozzale, fino alle rotte che toccano le Cinque Terre, che solo più di recente sono diventate iconiche a livello internazionale.

L'estate dei 16 anni, Mattia la passa in biglietteria. Una volta preso il diploma all'Istituto Capellini-Sauro, nel 2010 arriva il primo imbarco. Mattia Scalone, 35 anni, oggi è un direttore di macchina sulle imbarcazioni della Navigazione Golfo dei Poeti, costola del Consorzio marittimo 5 Terre. Ricopre un ruolo fondamentale, anche se ancora poco

conosciuto. Si occupa principalmente dell'impiantistica di bordo, della manutenzione della barca, della gestione delle avarie e del funzionamento del sistema antincendio, durante le traversate quotidiane che partono la mattina presto e finiscono la sera.

«**Fuori dall'ambito** lavorativo le persone restano interdetto e allora mi ritrovo ogni volta a spiegare cosa faccio» ammette Mattia. «È una professione poco conosciuta rispetto a quella del comandante che ho ricoperto negli scorsi due anni. I direttori sono sempre molto ricercati, ma una specie rara. Ho raggiunto questa qualifica facendo la gavetta sui battelli (almeno 36 mesi di navigazione) e solo successivamente ho potuto accedere all'esame per ottenere il titolo di direttore di macchina su navi che ho svolto alla Capitaneria di Porto». Anche suo fratello Gianluca ha seguito le orme paterne e fa il marinaio: si occupa prevalentemente della gestione degli ormeggi, di garantire la sicurezza delle persone a bordo e di mantenere puliti e sanificati i battelli. «Una mansione gravosa – dice Mattia – contando che ciascun mezzo può trasportare dai 350 fino ai 650 passeggeri». Il la-

In prima linea

DIRETTORE DI MACCHINA



Mattia Scalone
35 anni

«Credo fermamente nell'importanza di destagionalizzare i flussi, così da rendere l'esperienza anche più piacevole per i visitatori. Le Cinque Terre in inverno sono bellissime: stiamo cercando di far passare questo messaggio»



Mattia Scalone con i colleghi all'imbarcadere della Morin

voro è impegnativo, specialmente in alta stagione, quando i flussi turistici verso le Cinque Terre aumentano vertiginosamente. Mattia pensa che il turismo di massa concentrato esclusivamente nel periodo estivo non sia la risposta a un ambiente fragile e bellissimo come quello del Parco delle Cinque Terre. «Credo fermamente nell'importanza di destagionalizzare i flussi, così da rendere l'esperienza anche più piacevole per i visitatori. Le Cinque Terre in inverno sono bellissime: stiamo cercando di far passare questo messaggio. Nel 2025 siamo riusciti a chiudere la stagione l'8 dicembre grazie an-

che a condizioni meteo marine favorevoli». Intanto, come ogni anno, i ritmi aumentano con l'arrivo dell'alta stagione.

Mattia e Gianluca si imbarcano sempre a testa alta e con grande passione. «Siamo stati instradati alla professione da nostro padre e se non avessimo il mare, non sapremmo cos'altro fare – aggiunge Scalone -. Oggi anch'io sono diventato padre (ho una bambina di appena tre anni) e penso che se mia figlia un giorno scegliesse di portare avanti questa eredità di famiglia ne sarei veramente felice».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un battello del consorzio marittimo Cinque Terre Golfo dei Poeti, fotografato al tramonto al piccolo molo del Pozzale, sul lato interno dell'isola Palmaria (foto di archivio)

IL MOTORE DEL GOLFO

La memoria dei muscolai «Quando tutta la costa era punteggiata di pali» Nei vivai per vocazione

Borio racconta la storia della sua famiglia, legata a doppio filo al mare
«Posso dire di essere nato in barca. Esco tutti i giorni, per me è vitale»

LA SPEZIA

Il quadrisnonno Eugenio Borio fu tra i primissimi mitilicoltori spezzini insieme al tarantino Emanuele Albano e al biologo Davide Carazzi (soprannominato il professore). Borio proveniva dal Piemonte dove fino ad allora era stato un venditore di vini. L'atto notarile varato dai tre sodali riporta l'anno 1887. Da quel momento nacquero le prime concessioni a uso di mitilicoltura nel nostro Golfo. A ricordare la storia del suo avo, è il presidente della Cooperativa Mitilicoltori Spezzini, Eugenio Borio. Con il figlio Alberto, la famiglia Borio ha raggiunto la sesta generazione di mitilicoltori, un vero e proprio traguardo che sancisce un legame profondo con il mare e i suoi deliziosi frutti. I ricordi d'infanzia sono un dipinto di altri tempi. «A metà de-

APPRENSIONE

Cambiamenti climatici, predazione delle orate e spazi ridotti mettono a rischio le coltivazioni

gli anni Settanta, la costa era punteggiata di vivai, comprese Fossamastra e Canaletto, che si potevano contare dalle estremità dei pali che emergevano in superficie. Oggi l'impatto visivo è decisamente cambiato perché i pali sono stati sostituiti dalle boe galleggianti sia per il costo che per i tempi di manutenzione. Posso affermare di essere nato su una barca. Già da piccolo avevo imparato a cucire i sacchi di iuta con uno spago vegetale. Appena erano pronti, venivano caricati su una carriola di legno, trasportati lungo i pontili e poi caricati sui camion diretti ai mercati del pesce».

Con l'avanzare del porto mercantile, lo spazio per i vivai è di-

ventato sempre meno. Oggi la baia di Santa Teresa ospita la sede operativa della Cooperativa, dove sono in corso le operazioni di trasferimento degli allevamenti fuori della diga foranea in vista delle operazioni di dragaggio. Nel frattempo, gli eventi climatici sono diventati sempre più estremi e frequenti e insieme alla predazione delle orate oggi rappresentano la principale minaccia allo sviluppo degli allevamenti. «Negli anni '80, i mitili raggiungevano la taglia commerciale in soli 12-14 mesi, ora i tempi si sono dilatati fino a 18-24 perché non trovano nutrimento a causa dei cambiamenti climatici e della maggior concentrazione nei vivai per fare spazio alla portualità e alla cantieristica», spiega Borio.

Diversificare le monoculture, mitili e ostrica piatta, è stata una strategia vincente per restare a galla durante le crisi. «La nostra economia è più solida. Io e Paolo (Varrella, ndr.) vogliamo migliorare ancora molto, ma siamo già un punto di riferimento in Italia». Intanto, Eugenio continua a fare ciò che gli riesce meglio: «Il marinaio». «Sono mattiniero, mi piace uscire in barca alle prime luci dell'alba, quando sono solo col mare - racconta -. È qualcosa di romantico, ma il mare è ciò che unisce me e mia moglie, Nadia Aurori, che è stata la prima donna mitilcoltrice della Cooperativa. Esco tutti i giorni e resto là per almeno sette o otto ore, baciato dal sole o sotto la pioggia. Raccolgo i frutti maturi e preparo il "terreno" per il prodotto che sarà pronto fra due anni. Nulla è lasciato al caso. Dopo le varie crisi climatiche, a causa della predazione delle orate molte aziende hanno chiuso i battenti e per molti anni il guadagno è stato pari a zero. Solo chi aveva le spalle grosse è rimasto. Ora di fronte a noi si prospetta un futuro fiorento, noi ci abbiamo sempre creduto e per questo abbiamo continuato ad assumere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presto il trasloco fuori diga «Sarà un'annata positiva»

In arrivo gli studi Arpal su Punta Bianca: «Stiamo valutando etichetta ad hoc»

LA SPEZIA

Paolo Varrella

MITILICOLTORI ASSOCIATI



Punta Bianca
Sito di ricerca

«Grazie a una rete di sensori potremmo raccogliere parametri importanti - temperatura, correnti, salinità, ossigeno disciolto, eccetera - per estendere la nostra ricerca e il monitoraggio sui cambiamenti climatici anche a quest'area in mare aperto»

I risvolti dell'operazione

Posti di lavoro e nuove barche

«Non c'è ancora una data, ma spero fra un anno di avere più certezze. Dovremo fare investimenti per lavorare in alto mare e acquistare nuove imbarcazioni. Questa svolta potrà avere un impatto positivo in termini di occupazione con l'eventuale inserimento di nuove figure»

Nel Golfo della Spezia, la storia della mitilicoltura si intreccia con quella della città, della comunità e del porto, giungendo sino a noi con continuità, tramandando saperi, tecniche e passione. Una realtà che vive del lavoro di 120 persone, tra soci e operatori, che portano avanti questo mestiere a bordo di circa 60 imbarcazioni. Un'economia in piena ripresa, dopo gli anni più bui segnati dalle predazioni delle orate, che nel 2025 ha raggiunto i 20.000 quintali di prodotto annuo. La coesistenza con gli sviluppi dello scalo vicino procede, in particolare, con il piano di trasferimento dei vivai nella perimetrazione fuori diga: un'operazione necessaria per consentire i lavori di dragaggio dei fondali dei bacini portuali e del canale di accesso allo scalo, azzerando di fatto i rischi legati agli scavi. Un accorgimento caldeggiato dagli stessi mitilicoltori «per eliminare ogni possibile pericolo legato alla fuoriuscita di fanghi come nel 2015».

Nel frattempo, si muove sotto traccia il progetto sperimentale volto a replicare al largo di Punta Bianca l'esperienza di un impianto di mitilicoltura. A fare il punto su presente e futuro di questa attività peculiare è Paolo Varrella, presidente della Cooperativa mitilicoltori associati. «Gli spazi fuori diga - spiega Varrella - sono completati e appena otterremo il via libera da parte dell'Adsp del Mar Ligure Orientale avvieremo le procedure di trasferimento del prodotto nelle nuove strutture in coordinamento con le operazioni di dragaggio».

Nonostante lo spostamento

degli impianti, la produzione annuale sta tenendo?

«La stagione non sembra risentire del trasferimento. Le prospettive per l'annata sono decisamente positive. Sono ottimista perché abbiamo osservato una inversione di tendenza rispetto agli anni scorsi, quando la predazione delle orate era massiccia anche nei mesi invernali. Oggi non è più così. Tuttavia, noi continuiamo a proteggerci».

Come?

«Ammassando il prodotto in vivai meno soggetti ad aggressioni. Inoltre, abbiamo circondato gli allevamenti con reti da posta e abbiamo ricevuto l'autorizzazione dal Masaf e dalla Capitaneria per fare pescare due barche».

Tra i progetti in cantiere figura anche quello di Punta Bianca, ci sono sviluppi?

«Arpal sta concludendo le analisi degli studi in stretto contatto con la Regione Liguria. Terminato questo iter, le aree di concessione saranno disponibili per iniziare questa nuova avventura. Punta Bianca gode di un gioco di correnti favorevoli, acqua in ottima salute ed è caratterizzata dall'assenza di rischi legati ad agenti patogeni importanti. Dalle nostre sperimentazioni abbiamo constatato che il prodotto coltivato è sublime e valuteremo se realizzare un'etichetta personalizzata in collaborazione con il Comune di Ameglia».

Sarà anche spazio di ricerca?

«Sarà adottato anche come sito di ricerca, andando a implementare la sfera d'azione del processo virtuoso partito dalla Smart Bay di Santa Teresa. Grazie ad una rete di sensori potremmo raccogliere parametri importanti per estendere il monitoraggio sui cambiamenti climatici».



MITILI COLTORI SPEZZINI

ORGANIZZAZIONE
DI PRODUTTORI

Il mare, per noi,
non è soltanto un luogo.

È un **mestiere che si tramanda**,
una cultura che appartiene
al **Golfo della Spezia** e
alle persone che ogni giorno
lo vivono davvero.

I **Mitilicoltori Spezzini**
lavorano queste acque
con **esperienza e rispetto**,
seguendo i ritmi della natura e
custodendo una **tradizione** che
rende unico questo territorio.

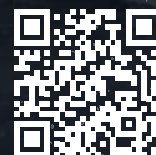
Ogni **muscolo**, ogni **ostrica**
racconta il legame tra il mare,
la qualità e l'identità spezzina.

Un patrimonio
fatto di lavoro quotidiano,
attenzione e passione.

L'Ostrica Verde Smeraldo
nasce qui: nel cuore del
Golfo della Spezia.

Un prodotto che porta con sé
il carattere del nostro mare e
l'**eccellenza di una filiera locale**.

PER INFORMAZIONI:



www.mitilicoltori.it



CONFINDUSTRIA LA SPEZIA

Partner 2026



Società Edilizia Tirrena s.p.a.



www.confindustriasp.it