



NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP DEL TIRRENO CENTRALE

DOPO LA REVOCA DEGLI SLOT DA PARTE DELL'ADSP

Annunziata: una grande riforma per velocizzare

Occorre modificare radicalmente la natura dell'ente pubblico non economico prendendo ad esempio le Ferrovie dello Stato - Le potenzialità del sistema napoletano e l'eccellenza dell'imprenditoria locale

LIVORNO - L'ho "beccato" di primamattina, mentre stava camminando verso la sede della sua Authority. Perché l'avvocato Andrea Annunziata, presidente ormai da quasi un anno dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, ha un imperativo categorico che ha trasferito anche alla sua struttura: velocizzare, velocizzare, velocizzare. Lo si è visto anche dall'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica, che era fermo da tempo per le cento complicazioni di un porto e di un territorio spesso conflittuali, e che con lui è stato approvato in tre mesi. Ecco l'intervista. Che ha tra i pregi quello di non aver peli sulla lingua.



Andrea Annunziata

Presidente, lei è tra i più "sperimentati" nella carica, viste le esperienze pregresse da sottosegretario ai trasporti, sindaco, presidente a Salerno e a Messina: come definisce i punti di forza e di debolezza della sua attuale AdSP?

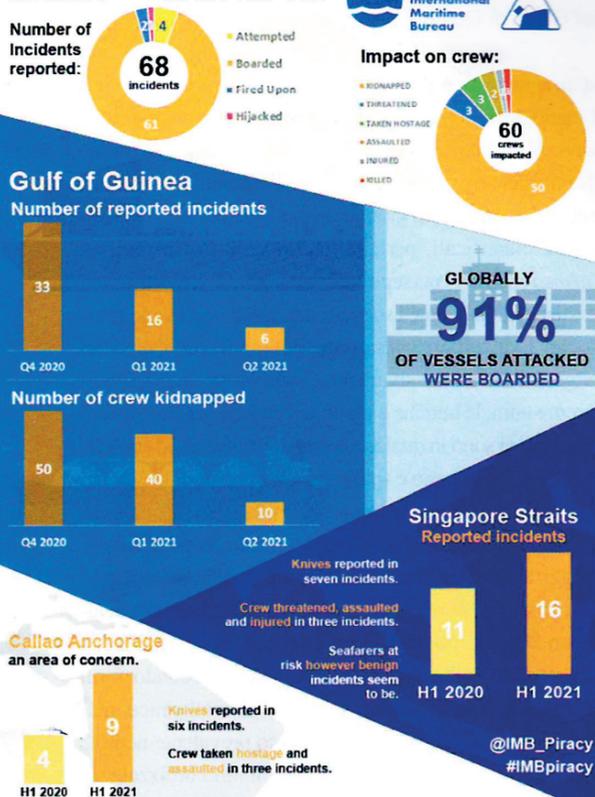
"Il primo punto di forza è la centralità mediterranea, con un patrimonio di armatori storici e imprenditori sul mare che non ha eguali in Italia. Anche il confronto con il territorio, per quanto complicato, si è dimostrato valido, forse perché io amo il confronto ed ho trovato istituzioni che l'hanno accettato. La dimostrazione è nella velocità con cui abbiamo varato la Pianificazione Strategica di un Sistema Portuale che è tra i più complessi."

E i punti di debolezza?
"Ci manca la velocità nel realizzare i programmi: qualcosa di più siamo riusciti a fare rispetto al passato, ma con le possibilità che ci sono offerte dal PNRR e i provvedimenti per i porti dobbiamo passare attraverso faticose trafale di autorizzazioni dei vari Ministeri, chiedendo spesso la "cortesia" di una risposta agli uffici. Non abbiamo alcuna possibilità di velocizzare, anche all'interno: invece di premiare chi lavora bene e veloce e punire chi non si vuole impegnare, dobbiamo accontentar-

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Pirateria: il record alla Guinea

Q2 2021 IMB PIRACY REPORT



LONDRA - La pirateria marittima è in calo, ma non certo debellata. Se la costante e costosa presenza di decine di navi militari ha notevolmente

(segue a pagina 8)

Non soltanto il guanto di velluto

LIVORNO - L'avevamo definito, come qualcuno ricorderà, pugno di ferro in triplo guanto di velluto. Ma a questo punto Luciano Guerrieri si sta dimostrando capace anche di togliersi il velluto dalle mani e picchiare duro. Il caso Forship ne è la prova: perché cercare di risolvere i problemi con il confronto e dove possibile con gli accordi amichevoli qualche volta evidentemente non basta. Dura lex sed lex.

A confortare la linea dura che Guerrieri evidentemente sa adottare c'è anche il suo segretario generale Matteo Paoli. Che non si era ancora insediato a palazzo Rosciano quando ci dichiarò che intendeva aiutare il suo presidente a far funzionare a pieno regime la "macchina" dell'AdSP. Matteo Paoli i guanti di velluto non li ha mai avuti: e da avvocato specialista, ma specialmente da sperimentato conoscitore della realtà della "macchina" di palazzo Rosciano - dalla quale se ne andò sbattendo la porta alcuni presidenti

A.F.
(segue a pagina 8)



Luciano Guerrieri

LIVORNO - Forship, brand del gruppo Corsica Ferries, ha avuto revocati gli slot sul porto di Piombino dall'AdSP del Tirreno Setentrionale: è notizia ormai nota, che ha fatto il giro del Mediterraneo perché la revoca è una delle poche fatte nel porto labronico e a ben vedere nei porti italiani. Secondo l'AdSP, da parte della compagnia ci sono state inadempienze degli accordi sia sull'utilizzo delle banchine che su altri punti. Forship potrà partecipare

(segue in ultima pagina)

ANAC e Merlo: una condanna tanti interrogativi

LIVORNO - Forse sono io che la vedo in maniera contorta: ma leggendo le tre pagine di commento sul sito specializzato Ship-2Shore relativo alla quasi certa condanna del gruppo Aponte (nello specifico MSC Crociere) per l'assunzione di Luigi Merlo nel 2017, mi viene da chiedere perché un'impresa, una società ma anche un singolo cittadino debbano aspettare cinque anni e cinque gradi di magistratura per sapere se ha sbagliato o meno.

Antonio Fulvi
(segue a pagina 8)

PRESENTATA DALLA PANFIDO AL CANTIERE ROSETTI

Piattaforma mobile per il GNL

La chiatta sarà operativa nell'Adriatico entro la prossima estate - Obiettivo primario le navi da crociera



Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno - Tel. 0586 442423-442424

RAVENNA - Presso il cantiere Rosetti Marino, la società Panfido (Gruppo Calderan) e il costruttore hanno presentato di recente lo stato di avanzamento lavori della piattaforma bunker di GNL che sarà operativa nel Mare Adriatico entro la prossima estate. Il progetto ha un valore di circa 40 milioni di euro, 9,5 dei quali finanziati dall'Unione Europea.

La piattaforma è integrata a prua da un rimorchiatore che è parte integrante del sistema. Il progetto della Panfido, attiva nel rimorchio

(segue in ultima pagina)

INTERVISTA AD ANTONIO STICCO DELLA STICCO SPED

Noi, architetti del trasporto

Com'è cambiata la professione degli spedizionieri le mille possibilità del Sud Italia con le tipologie delle merci

I contributi all'autotrasporto della costa LI-GR

LIVORNO - Nell'ambito degli interventi a supporto dell'economia del territorio, la Camera di Commercio Maremma e Tirreno - dice una nota diramata venerdì scorso - con-

(segue in ultima pagina)



Antonio Sticco

NAPOLI - Un mondo della logistica e delle imprese spesso lontano

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 8)



Centro Internazionale Spedizioni s.p.a.

IMPRESA DI SPEDIZIONI OPERATORI DOGANALI SHIP-BROKERS OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com
e-mail: info@cis-spedizioni.com

uffici nei porti principali

memlogisticatrasporti@gmail.com



M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL - VIA SAN FRANCESCO 17 - 57123 LIVORNO - TEL. 0586 404134

Festa per i 160 anni di vita del Registro Italiano Navale

Nella cerimonia sono stati donati al Museo del Mare Galata di Genova i suoi Libri Registro in formato digitale



Nella foto (da sx): Taglio nastro inaugurazione postazione multimediale Libri Registro digitali. Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Paolo d'Amico, presidente Registro Italiano Navale - Marco Bucci, sindaco di Genova - Nicoletta Viziano, presidente Mu.Ma. - Ugo Salerno, presidente e ad RINA.

GENOVA - Il Registro Italiano Navale, ente di diritto privato senza fini di lucro e socio di riferimento di RINA, ha celebrato presso il Galata Museo del Mare di Genova il 160esimo anniversario dalla sua fondazione. Durante l'evento si è tenuta l'inaugurazione della postazione multimediale con schermo touch installata nella Sala degli Armatori, dalla quale i visitatori possono consultare i Libri Registro in formato digitale che il Registro Italiano Navale ha donato al Mu.Ma. di Genova su proposta dall'Associazione Promotori Musei del Mare.

Il Registro Italiano Navale nasce a Genova nel 1861 come terza società di classificazione fondata nel mondo per volere degli assicuratori e degli armatori dell'epoca, ai fini di

svolgere attività legate alla classificazione delle navi e alla sicurezza della navigazione. Il Registro è stato il promotore della prima conferenza delle società internazionali di classificazione nel 1939 a Roma e uno dei membri fondatori della International Association of Classification Societies (IACS) nel 1968 a Londra. Il Registro ha svolto direttamente le attività di classificazione navale, di ispezione e di certificazione per poi, nel 1999, trasferirle a RINA, di cui oggi è azionista di riferimento.

Paolo d'Amico, presidente del Registro Italiano Navale, ha così commentato: «Oggi abbiamo celebrato un momento molto importante: compiere 160 anni significa infatti raccontare la storia dello sviluppo e del progresso della

marina mercantile sin dall'Unità d'Italia nel 1861. Sono orgoglioso di essere alla guida del Registro e di poter contribuire a questo lungo percorso che è sempre stato caratterizzato dal rispetto di valori che rimangono di grande attualità: l'integrità, la competenza, l'impegno per la salvaguardia della vita umana e dell'ambiente».

Ugo Salerno, presidente e amministratore delegato di RINA, ha dichiarato: «Sono profondamente grato a Paolo d'Amico per l'attenzione e il sostegno che dimostra nel supportare la crescita del RINA che, oggi, rappresenta un gruppo globale, attivo in numerosi ambiti strategici: dalla sostenibilità all'innovazione tecnologica, sino ad arrivare alla formazione dei giovani». Nell'ambito della celebrazione

del 160esimo anniversario è stata anche annunciata la pubblicazione del libro "Registro Italiano Navale e RINA - Voci e racconti dagli anni '80 a oggi". Gli autori, Roberto Cazzulo e Sauro Gazzoli, che hanno

una storia professionale e personale legata a filo doppio al Registro e al RINA, raccontano nel testo la storia degli ultimi quarant'anni del Registro e dei primi venti del RINA. Il volume è acquistabile

in versione italiana o inglese su carta o in formato ebook negli store online, sul sito dell'editore www.librodiscrivere.it e nelle principali librerie. I proventi del libro saranno devoluti in beneficenza.

TRA COMUNE DI LIVORNO E SINDACATI

Protocollo-guida su tutela del lavoro

LIVORNO - Si è partiti dal Codice dei Contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016) che regola la materia degli appalti per la realizzazione di opere pubbliche, per forniture, servizi e concessioni.

La normativa sugli appalti è stata successivamente modificata e semplificata prima con il Decreto "Sblocca cantieri" del 2019, e successivamente, in seguito alla pandemia, con il "Decreto Semplificazioni" (D.L. 76/2020).

Il ricorso ad aggiudicazioni che puntano alla contrazione dei costi potrebbe però non garantire tempi e qualità nella realizzazione delle opere e nell'espletamento dei servizi, favorendo l'impiego di manodopera irregolare e precaria, l'evasione contributiva con pesanti ricadute sulle condizioni lavorative e sulla sicurezza.

Per tutti questi motivi, l'amministrazione comunale di Livorno e le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil hanno predisposto un Protocollo d'intesa per la qualità e la tutela del lavoro negli appalti di lavori, servizi e forniture del Comune di Livorno, ritenendo prioritari gli obiettivi della responsabilità sociale, del rispetto della contrattazione, della tutela del lavoro regolare e sicuro e della concorrenza leale.

Il Comune di Livorno, rispettando i tempi di pagamento alle imprese, come da prassi consolidata, si adopererà a garantire un ciclo economico virtuoso ed evitare esposizioni finanziarie delle imprese, che potrebbero generare



Luca Salvetti

difficoltà nell'erogare le spettanze ai lavoratori.

Negli appalti sarà data priorità al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa anziché al criterio del massimo ribasso, per avere maggiore qualità, sicurezza e tutela del lavoro.

In caso di cambio del soggetto affidatario dell'appalto, sarà incoraggiato l'assorbimento e l'utilizzo prioritario dei lavoratori impiegati nella gestione precedente, mantenendo i diritti acquisiti e il trattamento economico e normativo.

Garantire sicurezza, trasparenza e qualità del lavoro ad ogni livello della filiera rappresenta un fondamentale elemento di contrasto alla corruzione e alle possibili infiltrazioni delle mafie e della criminalità organizzata, e a questo scopo il Comune di Livorno si impegna anche grazie alla piattaforma di "whistleblowing" recentemente

adottata, che consente al personale comunale e ai fornitori del Comune di segnalare, anche in forma anonima, procedure illecite, abusi e fenomeni corruttivi.

Il Protocollo Comune-Sindacati è stato sottoscritto giovedì scorso al Cisternino di Città.

Erano presenti, tra gli altri, il sindaco Luca Salvetti, l'assessore al bilancio e ai contratti Viola Ferroni, l'assessore al lavoro e alla trasparenza Gianfranco Simoncini, i rappresentanti sindacali Monica Cavallini per la Cgil, Emiliano Sartorio per la Cgil Funzione Pubblica, Pieralba Fraddanni per la Filcams Cgil, Filippo Giusti per la Cisl, Massimo Marino per la Uil.

Il sindaco Salvetti e gli assessori Ferroni e Simoncini hanno sottolineato che il principio che ispira questo Protocollo, come del resto tutta l'attività dell'Amministrazione comunale, è quello di conciliare rapidità dell'azione amministrativa con un lavoro buono e di qualità.

«Il mantenimento dei posti di lavoro e l'assorbimento del personale in caso di subentro tra ditte appaltatrici grazie alle clausole previste nei nostri contratti, la stabilizzazione di determinate categorie di lavoratori soprattutto nelle partecipate e le oltre 200 assunzioni in 2 anni grazie ai concorsi pubblici banditi dal Comune - ha concluso il sindaco Salvetti - ci hanno consentito di consegnare alla città 400 posti di lavoro, risultato non trascurabile durante una pandemia».

TRASPORTO CONTAINER
TRASPORTO CON VASCHE E
PORTA CONTAINER RIBALTABILI
TRASPORTO MERCI
CON CENTINATI E MOTRICI
TRAINO CON MEZZI RIBASSATI
TRASPORTO CONTAINER
IN ADR E TEMPERATURA
CONTROLLATA
TRASPORTI ECCEZIONALI
LOGISTICA/CONTAINERIZ-
ZAZIONE MERCE
PESATURE CONTENITORI



CORA

TRASPORTI



Sede di Livorno
 Via delle Cateratte, 25
 Tel. 0586 880706/880269
 Fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia
 Via Bolano 20
 19037 Santo Stefano di Magra (SP)
 e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
 Tel. 0187 997402
 Fax 0187 997797

web: www.coratrasporti.com
 e-mail: contatti@coratrasporti.com



ANCHE PER LE CROCIERE IN TUTTO IL MEDITERRANEO

Solo vaccinati sulle navi MSC



GINEVRA – MSC Crociere ha annunciato che gli ospiti della flotta devono essere vaccinati contro il Covid-19 ed effettuare un test Covid-19 prima della data prevista per l'imbarco.

Le misure sono già entrate in vigore per tutti i viaggi invernali di MSC Crociere in altre regioni e ora vengono estese anche alle crociere nel Mediterraneo, con i nuovi requisiti che riguarderanno gli ospiti prenotati sulle navi MSC Grandiosa e MSC Fantasia.

Gli ospiti di una qualsiasi delle crociere invernali di MSC Crociere sulle due navi che operano nel Mediterraneo e che viaggiano dal 4 dicembre, dovranno anche essere completamente vaccinati. Gli ospiti sono considerati vaccinati se hanno concluso il ciclo completo di vaccinazione Covid-19 almeno 14 giorni prima dell'inizio della loro partenza. Tutti gli ospiti dovranno inoltre sottoporsi a un test Covid-19 entro le 72 ore dalla partenza della nave.

La nuova norma si applica a tutti gli ospiti di età pari o superiore ai 12 anni e si aggiunge alle misure di salute e sicurezza già esistenti introdotte da MSC Crociere nell'estate 2020, che oggi costituiscono la base di un protocollo diventato un modello a livello mondiale. Tra le diverse misure previste, oltre a quelle già menzionate, è incluso un ulteriore test Covid-19 prima dell'imbarco che si aggiunge alle regole vigenti durante la navigazione, progettate per offrire a tutti gli ospiti e all'equipaggio il massimo livello di protezione.

Gianni Onorato, ceo di MSC Crociere, ha dichiarato: "Il nostro protocollo di salute e sicurezza ha

aperto la strada nel settore non solo perché siamo stati la prima grande compagnia di crociere a riprendere le operazioni internazionali, ma anche per la sua flessibilità nell'adattarsi all'evoluzione della pandemia a terra. Questo approccio ha rassicurato i nostri ospiti, il nostro equipaggio e le popolazioni delle località che visitiamo con le nostre navi. Abbiamo potuto verificare già lo scorso inverno durante i nostri viaggi nel Mediterraneo che, anche nel pieno di un nuovo picco della pandemia a terra, siamo in grado di adattare le nostre misure di salute e sicurezza a bordo in modo appropriato continuando a offrire il massimo livello di protezione ai nostri ospiti e all'equipaggio. Anche in queste settimane - in cui alcuni paesi in Europa stanno vedendo un sensibile aumento dei tassi di infezione - il nostro approccio non cambia, e dimostra ancora una volta che la salute e la sicurezza è la nostra priorità per garantire il benessere dei passeggeri a bordo delle nostre navi e presso le comunità visitate."

Le nuove misure si applicheranno ora anche ai viaggi nel Mediterraneo a bordo di MSC Grandiosa e a MSC Fantasia in questa stagione, oltre alle altre navi della linea che operano in Nord Europa, Nord America, Sud America, Sud Africa e Medio Oriente. Qualsiasi ospite che non sarà completamente vaccinato in tempo per la data di partenza, può scegliere di posticipare la sua vacanza in un momento successivo o richiedere un rimborso. Gli ospiti di età inferiore ai 12 anni, in quanto non idonei alla vaccinazione, continueranno ad essere i benvenuti a bordo secondo le attuali misure.

Per maggiori dettagli sulle nuove

misure e sulla loro applicazione, gli ospiti dovrebbero consultare il loro agente di viaggio o il sito web di MSC Crociere.

MSC Grandiosa salperà da Barcellona per un itinerario di 7 notti a Marsiglia, Genova, Civitavecchia, Palermo e La Valletta prima di tornare al suo homeport spagnolo.

L'itinerario di 7 notti di MSC Fantasia invece prevede: Genova, La Spezia, Napoli, Palma di Maiorca, Barcellona e Marsiglia.

CON L'OBIETTIVO DI SUPERARE LA VECCHIA IMPOSTAZIONE DEL 1975

Brindisi ha la squadra per il Piano Regolatore

Sogesid e AdSP MAM insieme per la redazione del piano portuale - Completate tre procedure di affidamento

BRINDISI – Passo in avanti verso la redazione del piano regolatore portuale del porto di Brindisi: la Sogesid, Società "in house" dei Ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, ha completato la squadra di supporto che dovrà accompagnare l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale (AdSP MAM) nella composizione dello strumento pianificatorio necessario per ridefinire l'assetto generale dello scalo brindisino, comprese le opere di grande infrastrutturazione.

Venti figure professionali tra ingegneri, architetti, biologi e paesaggisti, coordinati dalla Sogesid, sono state scelte attraverso tre gare ad evidenza pubblica portate a termine dalla Società: la prima per il supporto tecnico specialistico sugli aspetti trasportistici e idraulici marittimi, una seconda dedicata al supporto sugli aspetti di pianificazione portuale, marittimi e strutturali, la terza per individuare i professionisti in ambito di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Entrano a far parte dei gruppi



Ugo Patroni Griffi

di lavoro esperti in infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e portuali, di idraulica marittima e modellistica numerica, di trasporti via mare e via terra, di logistica nei porti. Al lavoro anche specialisti in valutazioni ambientali, dragaggi, energia, protezione del territorio, così come biologi marini, paesaggisti, disegnatori ed esperti G.I.S. ("Sistema Informatico Geografico").

"Abbiamo formato una squadra di assoluta eccellenza per disegna-

re e pianificare il porto del futuro - commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi -. Con il prezioso supporto di Sogesid abbiamo costituito un gruppo in grado di dare concretezza alla nostra visione di sviluppo e di crescita dello scalo portuale di Brindisi e di affrontare adeguatamente una materia complessa e multidisciplinare. Dobbiamo procedere speditamente. Il principale strumento strategico e di programmazione delle attività di un porto, infatti, non può essere fermo al 1975, ma deve essere al passo con i tempi, in un contesto di continua e rapida evoluzione e in sincronia assoluta con le nuove politiche di salvaguardia ambientale. Abbiamo puntato molto sulla elevata professionalità del team con un duplice obiettivo: realizzare un lavoro altamente qualificato e avveniristico, e, contestualmente, ridurre drasticamente i tempi di attraversamento, quei tempi morti impegnati dai procedimenti burocratici e autorizzativi. Un dedalo di passaggi che, secondo le stime più recenti incide per il 54,3% sui tempi complessivi necessari per completare le opere".

"Prende sempre più sostanza, con il reclutamento di alte professionalità tecniche - osserva il presidente e ad di Sogesid Carmelo Gallo - l'impegno di Sogesid per accompagnare il forte impulso programmatico voluto dall'Autorità. Sogesid - aggiunge Gallo - si conferma, qui e in altre parti d'Italia, partner efficiente e prezioso delle Autorità Portuali, laddove ci sia voglia di rendere i porti elementi di crescita sostenibile".

Il documento strategico attualmente in uso era stato approvato nel 1975, era stato oggetto di una significativa variante nel 2006 e di un importante adeguamento tecnico funzionale nel 2020.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale brindisino dovrà, oggi, tenere conto del contesto in evoluzione, con tutti i relativi e conseguenti aspetti economici, ambientali e sociali, seguendo un complesso iter amministrativo per la sua approvazione e il relativo monitoraggio.

Referenti per le attività della convenzione il direttore del Dipartimento tecnico dell'Autorità Francesco Di Leverano e il dirigente Sogesid Enrico Brugiotti.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mcspspadoni.it

Battesimo a Dubai per MSC Virtuosa

Sophia Loren madrina della nuova ammiraglia della flotta



DUBAI – A pochi giorni dal battesimo di MSC Seashore, tenutosi a Ocean Cay (Bahamas) nell'isola privata di MSC, la compagnia celebra un nuovo importante evento internazionale per testimoniare sia la propria fiducia nel futuro del settore crocieristico, sia il proprio impegno di lungo termine negli Emirati Arabi Uniti, una destinazione sempre più amata dai turisti italiani.

Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo MSC Crociere, ha dichiarato: "Siamo onorati di ospitare questa cerimonia dell'antica tradizione marittima negli Emirati Arabi Uniti durante l'anno del Giubileo d'Oro. Quest'inverno MSC Virtuosa, tra le navi tecnologicamente e ambientalmente più avanzate al mondo, farà homeport a Dubai per continuare a promuovere l'intera regione a livello globale quale destinazione turistica altamente attraente".

MSC Crociere, il terzo brand crocieristico al mondo, leader in Mediter-

aneo, Sud America, Sud Africa e Medio Oriente, ha celebrato infatti a Dubai, negli Emirati Arabi Uniti, il battesimo della sua nuova ammiraglia MSC Virtuosa.

Madrina della cerimonia ancora una volta è stata Sophia Loren, la più grande attrice vivente nonché autentica icona del cinema mondia-

che rappresentano peraltro una destinazione sempre più amata dai turisti italiani.

Dotata delle più recenti tecnologie marittime disponibili, MSC Virtuosa è una delle navi da crociera più grandi e avanzate al mondo anche dal punto di vista ambientale. MSC Crociere condivide con gli Emirati Arabi Uniti l'importante obiettivo di giungere a zero emissioni nette entro il 2050 e MSC Virtuosa rappresenta un'altra pietra miliare nel viaggio verso il raggiungimento di questo importante traguardo. MSC Virtuosa può ospitare fino a 6.334 passeggeri, oltre a 1.704 membri dell'equipaggio, sarà posizionata nel Mar Arabico fino a marzo 2022 e avrà il suo homeport a Dubai.

L'evento a Port Rashid, in collaborazione con il Dipartimento dell'Economia e del Turismo di Dubai e DPWorld, riflette la crescente importanza dell'Emirato come destinazione turistica per i crocieristi provenienti da tutto il mondo e rafforza il ruolo dell'industria crocieristica nel fondamentale percorso di sviluppo del turismo negli Emirati Arabi Uniti. La cerimonia di Battesimo della nave si svolgerà alla presenza del Comandante della nave, il Capitano Francesco Veniero, e di numerose autorità locali.

Con la conduzione del noto personaggio televisivo degli Emirati Arabi Uniti, Omar Butti, come Maestro di Cerimonia, l'icona di Hollywood Sophia Loren ha battezzato ufficialmente la sua 17ma nave di MSC Crociere con il tradizionale taglio del nastro. La notte stellata è stata illuminata in un magico spettacolo

di fuochi d'artificio sullo splendido skyline di Dubai, che ha anticipato una cena gourmet presso uno degli eleganti ristoranti della nave. Gli ospiti dell'evento hanno inoltre assistito ad una performance del cantautore di fama internazionale Rag'n'Bone Man, che si è esibito nelle sue canzoni più famose.

Il sultano Ahmed Bin Sulayem, Group chairman and ceo, DP World, ha dichiarato: "È un momento di orgoglio per noi ospitare la cerimonia di battesimo di MSC Virtuosa a Mina Rashid, luogo che ha costantemente riaffermato il suo status di destinazione leader a livello regionale e globale. Le strutture all'avanguardia del porto, la capacità di movimentazione dei passeggeri e la posizione strategica ci hanno aiutato ad ottenere diversi riconoscimenti significativi, il più recente dei quali è il premio The Middle East's Leading Cruise Port al The World Travel Awards 2021, ricevuto per il 14° anno consecutivo. Per garantire che il porto continui ad essere un contribuente integrale all'economia degli Emirati Arabi Uniti e un pilastro economico significativo di Dubai, stiamo lavorando per migliorare le sue capacità. Il nostro unico obiettivo è quello di rafforzare il suo status di struttura ricreativa che rappresenta il ricco patrimonio culturale di Dubai. Attraverso il nostro impegno, ci sforzeremo di assicurare che l'Emirato continui ad essere riconosciuto a livello globale come una destinazione crocieristica di classe mondiale. Ci aspettiamo anche un totale di 126 scali di navi e oltre

500.000 visitatori per la prossima stagione crocieristica 2021/22. Questo rafforzerà ulteriormente il ruolo del turismo di Dubai e guiderà il nostro progresso".

Sua Eccellenza Helal Saeed Almarri, direttore generale del Dipartimento dell'Economia e del Turismo di Dubai, ha commentato: "Dubai continua a tracciare un percorso verso il futuro come una delle principali destinazioni turistiche del mondo e la capitale crocieristica del Medio Oriente, mentre siamo impegnati a realizzare l'obiettivo ispirato dalla nostra leadership visionaria di rendere Dubai la destinazione preferita, per molti passeggeri. Ospitare a Dubai la cerimonia di battesimo della nuova nave ammiraglia di MSC Crociere, MSC Virtuosa, testimonia la popolarità della città come porta d'accesso per le crociere nella regione. La reputazione di Dubai come hub crocieristico continua a crescere e i momenti iconici o gli eventi significativi come questo riflettono il contributo cruciale della crocieristica all'industria del turismo della città. Con Dubai che continua ad accogliere i turisti internazionali, questo evento avrà come sfondo il lancio della nuova stagione crocieristica, alimentando ulteriormente la crescita durante questo anno di riferimento per Dubai con Expo 2020 e le celebrazioni che circondano il Giubileo d'oro degli Emirati Arabi Uniti."

Dopo la cerimonia di battesimo, MSC Virtuosa è partita da Dubai per il suo viaggio inaugurale nel Golfo con visite ad Abu Dhabi, Sir Bani Yas Island e Doha.

UN'ESERCITAZIONE DELLA DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI PORTO LIVORNO

Aereo da turismo in mare salvati gli occupanti



Nella foto: L'aerocorritore della Guardia Costiera mentre recupera il ferito a bordo dell'elicottero NEMO 16.

LIVORNO – Il Centro Secondario di Soccorso Marittimo della Guardia Costiera di Livorno (2° Maritime Rescue Sub Center) ha coordinato una esercitazione complessa di soccorso ad aeromobile sinistrato in mare (cd. AIRSUBSAREX). Le operazioni sono state svolte nell'ambito dell'attività addestrativa cui sono costantemente sottoposti i militari della Guardia Costiera per testare il livello di preparazione del personale, la capacità di attivazione e risposta della catena di soccorso e l'efficacia delle procedure operative, con particolare riferimento alla cooperazione tra i diversi Enti dello Stato e i soggetti privati che possono utilmente concorrere nelle emergenze in mare.

L'esercitazione ha visto coinvolti tre unità navali della Capitaneria di Porto di Livorno, un elicottero della Base Aeromobili della Guardia Costiera di Sarzana, due unità navali, un elicottero ed il Nucleo Sommozzatori dei Vigili del Fuoco di Livorno, oltre ad un mezzo navale disinquinante dislocato nel porto di Livorno.

La simulazione addestrativa

ha preso il via alle 9.30 con la comunicazione pervenuta alla Sala Operativa della Direzione Marittima di Livorno da parte della Torre di Controllo dell'aeroporto di Pisa in merito alla perdita di contatto radar con un idrovolante monomotore da turismo Piper PA-18 Idro con due persone a bordo, diretto all'aeroporto di Marina di Campo, che pochi minuti dopo il decollo aveva riferito un'avaria al motore e la decisione di tentare l'ammarraggio in planata.

La Sala Operativa della Guardia Costiera di Livorno assumeva quindi il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso, inviando nella zona di presumibile ammaraggio due unità navali dipendenti (una delle quali con personale medico a bordo), una motobarca e un gommoni con sommozzatori dei Vigili del Fuoco di Livorno e un elicottero della Base Aeromobili G.C. di Sarzana, oltre al mezzo antinquinamento Nos Taurus. Veniva inoltre costituita un'Unità di Crisi con i responsabili operativi della Capitaneria di Porto e il responsabile dei Nuclei Nautico e Sommozzatori dei Vigili del Fuoco.

Dopo circa 20 minuti le prime unità di soccorso della Guardia Costiera avvistavano il velivolo in mare, a circa 6 miglia a Sud del porto di Livorno.

Il pilota del velivolo, in discrete condizioni di salute, veniva trasportato a Livorno a bordo di una motovedetta della Capitaneria di Porto, mentre il passeggero, pluritraumatizzato, su indicazione del Servizio 118, veniva immobilizzato su una barella galleggiante e verricellato a bordo dell'elicottero NEMO 16 della Guardia Costiera per il successivo trasporto all'ospedale di Pisa.

I sommozzatori dei Vigili del Fuoco intervenivano quindi per mantenere in galleggiamento l'aereo, con danni agli "scarponi" e alla fusoliera, coadiuvati da ulteriori operatori subacquei calati in mare dall'elicottero DRAGO 121 frattanto sopraggiunto dal Reparto Volo dei Vigili Fuoco di Cecina.

Assicurato il prioritario soccorso alle persone e scongiurato l'affondamento dell'idrovolante, l'attenzione veniva quindi rivolta all'ambiente marino, con l'intervento del mezzo disinquinante che recuperava alcuni frammenti del velivolo alla deriva.

L'esercitazione, svoltasi in condizioni meteomarine non agevoli, con mare mosso e vento teso, ha avuto un esito molto positivo, dimostrando la grande professionalità del personale coinvolto e confermando ancora una volta l'eccellente sinergia tra la Guardia Costiera ed i Vigili del Fuoco di Livorno, chiamati spesso a collaborare nelle attività di ricerca e soccorso in mare in una realtà particolarmente complessa e impegnativa qual è il Compartimento marittimo di Livorno. Essenziale il contributo delle componenti aeree – spesso decisive per la tempestività

dei soccorsi – che ha consentito il più celere trasferimento sanitario del ferito grave da parte dell'elicottero della Guardia Costiera e il rapido intervento di ulteriori som-

mozzatori dei Vigili del Fuoco che hanno evitato l'affondamento del velivolo. Da evidenziare la strategica utilità del mezzo disinquinante dislocato a Livorno dal Ministero

della Transizione Ecologica, la cui disponibilità costituisce un importante presidio a tutela del prezioso e delicato ecosistema marino toscano.

L'ANALISI DELLA CAMERA DI COMMERCIO PER IL 3° TRIMESTRE

Demografia d'impresa a Grosseto e Livorno

Una lieve crescita ma con il contraltare della preoccupante impennata delle cancellazioni

LIVORNO – Il tessuto economico locale continua a mostrare segni di crescita che, pur attenuata, si mantiene anche nel terzo trimestre 2021. Lo registra l'analisi della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno nel suo report trimestrale. Ciononostante si palesano alcuni "scricchiolii" nel processo di crescita nel numero delle sedi d'impresa locali, considerato che ad un lieve aumento tendenziale (+0,2%) si è accompagnata una flessione congiunturale (-0,3%). In parole povere: il periodo luglio-settembre è andato benino se lo confrontiamo con lo stesso trimestre dello scorso anno, decisamente peggio se ci riferiamo ai trend dei tre mesi precedenti.

In realtà il risultato complessivo che porta al 30 settembre 2021 il numero delle cellule produttive iscritte alla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno a 78.523 (di cui 36.673 a Grosseto e 41.850 a Livorno) risente in modo marcato dall'andamento della natalità delle sedi d'impresa, per la quale ad un calo tendenziale delle nuove iscrizioni (-10,3% per un totale di 65 imprese in meno) fa da contraltare una preoccupante impennata nelle cessazioni d'impresa (+70%, pari a 310 cancellate in più).

Nell'analisi storica il livello trimestrale delle aperture 2021 appare in linea con gli anni immediatamente precedenti alla pandemia, mentre quello delle cancellazioni



Riccardo Breda

si pone come in assoluto il più alto, almeno dal 2010 ad oggi. Quest'ultimo valore, che nello spaccato territoriale corrisponde ad un aumento delle imprese fuoriuscite dal sistema del 42,9% a Grosseto e del 93,8% a Livorno, molto verosimilmente è da imputare, oltre alle cancellazioni cosiddette fisiologiche, alla scomparsa di numerose imprese "zombie", quelle imprese che, già destinate a sparire dal mercato prima della pandemia, sono state "tenute in vita" dai pur fondamentali aiuti pubblici all'economia o almeno dalla speranza più o meno velata che gli stessi avrebbero comportato una svolta imprenditoriale che poi non si è verificata.

Nell'insieme i dati riportati nel rapporto lasciano prevedere che molto probabilmente anche il

quarto trimestre sarà caratterizzato da una variazione congiunturale negativa, sia a causa della ben nota ciclicità del nostro tessuto imprenditoriale, sia per il perdurare della fase di chiusura delle imprese "zombie" ancora presenti sul mercato. Tuttavia detta flessione non dovrebbe riuscire a vanificare il positivo incremento in termini numerici che è stato registrato nella prima metà dell'anno 2021.

"Da tempo ormai il nostro tessuto imprenditoriale fa registrare con sempre maggiore frequenza l'alternarsi di segnali positivi e negativi - ha commentato il presidente Riccardo Breda - una situazione questa che, così come traspare dal report del nostro Centro Studi, si ripete con impietosa attualità anche nel trimestre luglio-settembre. Gli indicatori segnalano infatti da un lato un crescente aumento del numero di imprese cancellate, in buona parte imputabile all'uscita di imprese già strutturalmente deboli ed a cui la pandemia ha fornito la spallata decisiva, dall'altro lato, supportato da una stagione turistica più che soddisfacente, un consolidamento della sostenuta crescita avviata nel primo semestre. Con una certa preoccupazione ma con una ancor più forte determinazione, confidiamo che questa rinnovata situazione di chiaroscuro possa essere superata dalle benefiche ricadute del PNRR che, con tutto il sistema economico locale, attendiamo fiduciosamente."

U. Del Corona & Scardigli s.r.l.
SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



FREIGHT FORWARDING
PROJECT CARGO EXPERTISE
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

DCS LIBURNUS PROJECT S.r.l.

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

DCS FIORINI

DCS GROUP
SINCE 1874

ITALY - USA - CANADA - MEXICO - CHILE - BRAZIL - RUSSIA - U.A.E. - CHINA - INDIA - AUSTRALIA - U.K. - SPAIN - SLOVENIA



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy
Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com



CON L'IMPEGNO PER LA "CARBON NEUTRALITY"

Consorzio Riduzione GHG prorogato per i prossimi anni



Nella foto: Un momento dell'assemblea.

ROMA – L'assemblea straordinaria del Consorzio Nazionale Riduzione GHG ha deliberato la proroga del Consorzio per gli anni successivi al 2020. Il Consorzio, costituito su iniziativa di Assoco-

stieri, Associazione italiana della logistica energetica, ed Assopetroli-Assoenergia, associazione che rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi

per l'efficienza energetica, ha lo scopo di perseguire congiuntamente il soddisfacimento dell'obbligo di riduzione di emissioni di gas clima-alteranti, come previsto dal D.Lgs. 66/2005. In subordine, il Consorzio permette alle aziende aderenti di affrontare congiuntamente l'eventuale sanzione per il mancato raggiungimento, sanzione che può risultare insostenibile per i piccoli operatori.

L'obbligo, che riguarda gli operatori che immettono in consumo carburanti ed energia elettrica destinati ad autotrazione, macchine mobili non stradali, trattori agricoli e forestali, imbarcazioni da diporto e altre navi destinate alla navigazione interna, inizialmente previsto per il solo anno 2020, sarà esteso agli anni successivi, e il Consorzio Nazionale Riduzione GHG proseguirà la sua attività promuovendo la riduzione delle emissioni di gas serra tra i propri associati, in ottica di raggiungimento della carbon neutrality al 2050.

PER GLI ALLEVAMENTI COZZE "DIGITALIZZATI"

A SEALOGY progetto Smart Goro



FERRARA – La cooperazione internazionale, l'innovazione tecnologica e la formazione nel mondo ittico diventano delle priorità strategica per gli operatori itlici del domani. Durante i lavori fieristici del salone della blue economy, SEALOGY, svoltosi presso Ferrara Fiere e Congressi, si è avuto un importantissimo dibattito sull'innovativo progetto "Smart Goro", cofinanziato dal FLAG Costa dell'Emilia-Romagna.

L'essenza del progetto è stata

la formazione e la cooperazione internazionale con una delegazione dei soci del Co.Pe.Go – Consorzio Pescatori di Goro recatasi in visita a Yerseke, importante realtà dei Paesi Bassi che si caratterizza per la produzione di cozze e ostriche attraverso metodi innovativi che prevedono la digitalizzazione dei processi di analisi della qualità del prodotto e della commercializzazione.

Durante i lavori di SEALOGY, le novità legate al mondo della

pesca di Goro sono state affrontate e descritte in un importante panel che ha visto la partecipazione di Chiara Bertelli, della Legacoop Estense, Edoardo Turolla, consulente Tecnico Scientifico, Massimo Genari, presidente del Consorzio Co.Pe.Go, Vdis Paesanti, amministratore delegato del FLAG Costa dell'Emilia-Romagna, Giuseppe Palma, segretario di Assoitica Italia, Raffaele Mancini, responsabile del Progetto "BAPSI" e Giacomo Pandini, assessore all'Ambiente del Comune di Goro.

I lavori sono stati moderati dal giornalista e "blue speaker" Domenico Letizia, responsabile dell'Ufficio Stampa di SEALOGY. Durante il dibattito è emerso che le attività del Co.Pe.Go, e delle istituzioni amministrative di Goro stanno consentendo agli operatori del settore di perfezionare ulteriormente la coltivazione, la raccolta, la commercializzazione del settore e le attività di marketing territoriale, rendendo la realtà ittica e il territorio del Comune di Goro un caso studio meritevole di estrema attenzione da parte di tutti gli operatori della pesca, dalle società di consulenza e dagli analisti interessati ai progetti di promozione territoriale delle piccole comunità attraverso la pesca, l'acquacoltura, il turismo ittico e la valorizzazione digitale del patrimonio liquido.

Oil&nonOil a Veronafiere: transizione sì, ma non solo elettrico

Ribadito il criterio della gradualità ma anche dell'importanza ancora attuale del trasporto su gomma a breve e media distanza con il GNL



Zeno d'Agostino

VERONA – Il ruolo del sistema logistico nella transizione energetica e nel rilancio del nostro Paese in una prospettiva internazionale. Questo il tema del convegno "Il futuro della logistica nelle nuove sfide globali", che si è svolto a Veronafiere nell'ambito della 16ma edizione di Oil&nonOil. Nuova globalizzazione, neutralità tecnologica, intermodalità, specializzazione sono alcuni dei concetti chiave emersi dal dibattito, in cui le infrastrutture hanno fatto da filo conduttore.

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha inquadrato la questione in un contesto di "caos", di cui la pandemia è solo uno degli elementi e in cui è difficile fare previsioni. In sintesi, il mondo rimane globalizzato ma si sta affermando una nuova globalizzazione con macroregioni e piattaforme di produzione industriale e "anche la logistica si adegua a questo tipo di

nuova localizzazione della manifattura a livello globale". Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, ha evidenziato un nodo fondamentale: il ruolo delle infrastrutture nel passaggio alle rinnovabili. "L'attuale mix energetico è messo giustamente in discussione" e per il 2050 si punta a "un nuovo mix energetico decarbonizzato"; il punto critico è il metodo per attuare la transizione e per Assocostieri occorre ragionare con "un approccio neutrale". Serve una visione complessiva per capire "come le nostre infrastrutture possono essere utilizzate".

Su questa linea di ragionamento anche Franco Del Manso, responsabile dei rapporti internazionali, ambientali e tecnici dell'Unione energie per la mobilità (Unem), per il quale "la transizione è fortemente vincolata all'aspetto normativo, che deve essere non penalizzante, neutrale, abilitante". "La nostra struttura logistica è già in grado di operare con gran parte delle materie prime rinnovabili", ma "servirà a poco se dovessimo transitare verso una transizione totalmente elettrica", ha spiegato, ritenendo tuttavia "altamente improbabile" tale esito.

Sulla questione si è espresso anche Guido Germano Pettarin, membro della commissione Bilancio, tesoro e programmazione della Camera dei deputati, per il quale "non possiamo creare da zero" ma occorre "riconvertire, modernizzare, adeguare una filiera che c'è". Tanto più che per l'Italia "il problema non è solo quello di riuscire a superare la crisi pandemica ma anche di recuperare vent'anni di stagnazione

precedente" e "i tassi di interesse non resteranno bassi per sempre". Concorde Silvia Migliorini, direttrice di Federchimica-Assogasliquidi, per la quale, per le risorse che abbiamo in termini di infrastrutture sia a monte sia a valle, sarebbe opportuno parlare di una "logica di valorizzazione" più che di una "logica di riconversione".

Natalino Mori, vicepresidente della Federazione Autotrasportatori Italiani (Fai), ha osservato che una delle più importanti leve del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è legata allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato, ma che è stato avvantaggiato lo sviluppo delle reti mentre è stato trascurato quello degli scambi intermodali. A ciò si aggiunge un'altra osservazione: oltre il 70 per cento delle merci è trasportato su tratti inferiori a 300 chilometri, cosa che "definisce il perimetro dell'insostituibilità del trasporto su gomma" e fa pensare a Gnl e bioGnl come a "una ragionevole fonte di alimentazione per il prossimo futuro". Rispetto al PNRR Diana Fabrizi, responsabile delle relazioni istituzionali dell'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (ALIS), ha indicato tre pilastri: sostenibilità, digitalizzazione e formazione. Quest'ultima è particolarmente importante perché "c'è una grandissima carenza di figure professionali specializzate nel settore". Infine, Guido Castelli, assessore alle Reti di trasporto della Regione Marche, ha invocato "razionalità e gradualità" nell'azione sul clima, per preservare la coesione sociale.

LA STANNO SPERIMENTANDO IN NORVEGIA SU UNA ROTTA BREVE

Fullcontainer totalmente elettrica



Nella foto: Il varo.

MILANO – La prima nave container elettrica al mondo è partita per il suo viaggio inaugurale dal porto di Oslo alla presenza del primo ministro Jonas Gahr Støre e del ministro della Pesca, Bjørnar Skjæran.

A fare gli "onori di casa" l'amministratore delegato di Yara – società di spedizioni e di logistica con sede nel paese scandinavo – Svein Tore Holsether, che ha battezzato la Yara Birkeland.

L'appuntamento è di quelli che se non aprono un'epoca poco ci manca. Già, perché questa è la prima nave container completamente elettrica che prende servizio nel mondo. E lo fa con auspici importanti: ogni anno farà sì che non siano immesse in atmosfera circa 1.000 tonnellate di CO₂ ed eviterà il viaggio di 40.000 camion con motore Diesel.

La Yara Birkeland, che è già stata presentata ai media norvegesi, è stata sviluppata in collaborazione con il gruppo Kongsberg, azienda che fornisce tecnologie nel settore della marina mercantile e dell'aerospazio. La nave container elettrica, stata costruita da Vard con il supporto finanziario di Enova, sarà pienamente operativa dal 2022.

"Abbiamo aspettato questo momento da tanto tempo. La Yara Birkeland trasporterà fer-

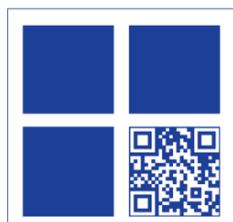
tilizzanti minerali tra il porto di Porsgrunn e quello di Brevik. Anche se tra i 2 scali ci sono approssimativamente 7-8 km di distanza, il risparmio di emissioni è notevole. Anche perché tale distanza fino a ora era coperta da mezzi pesanti.

"Questo è un tipico esempio di messa in pratica del concetto di transizione verde" ha evidenziato Svein Tore Holsether. "Ci auguriamo che questa nave rappresenti solo l'inizio di un nuovo tipo di nave container elettrica a zero emissioni. In tutto il mondo ci sono tanti luoghi interessati da gestione stradale che potrebbero trarre ampi benefici da soluzioni hi tech come questa".

Al varo dello scorso fine settimana seguirà un periodo di test di questa al termine del quale sarà registrata come nave container completamente elettrica. Sul piatto della sostenibilità in mare c'è molto di più. In parallelo alla costruzione della Yara Birkeland, Yara ha iniziato lo sviluppo di un carburante ecosostenibile basato sull'ammoniaca verde, attraverso la newco yara clean ammonia.

Come dice il numero uno di questa azienda, Magnus Krogh Ankarstrand, "L'ammoniaca ha il potenziale di diventare il carburante leader delle navi su rotte di lungo raggio". (Rinnovabili.it).

CAROLI



Hotels



NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO SPECIALIZZATO

Il Gruppo Mascio potenzia

L'azienda di Mornico al Serio inserirà venti nuovi veicoli di ultima generazione entro fine anno



Stefano Mascio

MORNICO AL SERIO – Un investimento di un milione e mezzo per confermarsi leader nel settore dell'autotrasporto. Gruppo Mascio cresce, investe e aumenta il parco macchine dimostrando di essere un'azienda capace di andare in controtendenza nonostante la crisi pandemica. In previsione di nuovi cantieri la realtà bergamasca entro la fine del 2021 ha in programma di aggiungere venti nuovi modelli di ultima generazione 4.0, ampliando la flotta a disposizione con trattori stradali, rimorchi, pompe carrate, beton pompe e autobetoniere.

Attualmente il gruppo guidato da Stefano Mascio muove 500 mezzi pesanti in tutta Italia. L'azienda bergamasca, leader dell'autotrasporto nell'ambito delle grandi opere, è in continua evoluzione. Già lo scorso anno,

in piena pandemia Covid, con un incremento di 90 mezzi tra trattori stradali, rimorchi, pianali e furgoni, vanta un parco macchine di 250 tra camion e betoniere.

Per garantire il miglior servizio ai propri clienti e le migliori prestazioni nei cantieri, il Gruppo non si limita ad aumentare il numero dei mezzi, che vengono sostituiti e rinnovati ogni cinque anni, ma fa realizzare mezzi su misura per ogni cantiere, rigorosamente Euro 6, dalle più accreditate ed autorevoli casa automobilistiche, come Mercedes, Ford, Scania.

Tra questi troviamo un pianale stradale composto da quattro assi completamente modificato per l'autotrasporto di autobetoniere Atex, implementate con un investimento suppletivo per operare in cantieri con presenza di gas.

Nella lunga lista di mezzi che fanno parte del parco firmato Gruppo Mascio sono presenti anche tre pompe carrate: una da 24 metri per operare in spazi angusti, una da 41 metri e una da 61 metri. Quest'ultima, ultimo gioiello del parco mezzi, è in grado di scaricare 18 autobetoniere da 10 metri cubi in un'ora, mentre la pompa da 24 metri è già in uso nelle gallerie a Genova.

“Siamo una realtà sempre in movimento che continua ad investire per aumentare la qualità dei servizi e delle prestazioni - commenta

Daniele Mascio, direttore operativo del Reparto Officina - ad oggi nei cantieri di tutta Italia ci sono cinquecento mezzi targati Gruppo Mascio, che coinvolgono circa 250 lavoratori. Puntando sempre all'efficienza del servizio, le nostre aziende vantano undici meccanici che fanno sì che le nostre officine siano completamente autonome e dotate di servizio per la sostituzione delle gomme, frizioni e cambio. Attualmente sono due le officine attive, a Mornico al Serio e a Predosa, ma è in programma l'attivazione di una terza a La Spezia, i cui lavori partiranno il mese prossimo”.

“Il nostro parco mezzi - sottolinea Stefano Mascio, direttore generale del Gruppo - è il cuore pulsante del nostro modello di business, che garantisce ai clienti precisione, velocità e qualità delle prestazioni. Grazie ai nostri mezzi e ad un rigoroso coordinamento riusciamo a soddisfare le richieste dei nostri clienti e dei nostri partner che ci riconoscono professionalità e precisione. E ne siamo orgogliosi.”

Il risultato di questo modello di business porta il Gruppo Mascio nella hit parade delle aziende del suo settore per velocità, efficienza e rispetto dell'ambiente. Una scelta lungimirante che vedrà per il secondo anno consecutivo un aumento del fatturato del 27%.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net

CERIMONIA PRESSO LA CAMERA DI COMMERCIO DI MESSINA

Borse di studio Caronte & Tourist agli studenti nautici



cresciuta parallelamente a intere generazioni di specialisti nautici che oggi si trovano in ogni parte del mondo. Quello dei trasporti marittimi è un settore in crescita, ed è un mondo che richiede professionalità sempre più specifiche. Anche per questo il nostro rapporto con il Nautico di Messina e quelli dei territori in cui facciamo impresa è sempre stato solido e si dimostra duraturo. I nautici sono una fucina e una miniera di professionalità e di competenze delle quali

MESSINA – Sono 47 (9 dei quali con borsa di studio) i neodiplomati del Nautico Caio Duilio premiati da Caronte & Tourist nel corso della cerimonia svoltasi presso la Sala Borsa della Camera di Commercio di Messina.

Sono le studentesse e gli studenti dell'anno scolastico 2020/2021 più meritevoli, quelli diplomatisi con i più voti più alti dopo un percorso scolastico di eccellenza.

I ragazzi hanno frequentato diversi indirizzi - “Conduzione del mezzo navale”, “Conduzione di apparati ed impianti marittimi”, “Logistica”, “Costruzione del mezzo navale” - e adesso hanno la possibilità di affacciarsi sul mondo del lavoro, a partire dalla possibilità di imbarco di almeno due mesi sulle navi della flotta Caronte & Tourist in qualifica di allievo per i diplomati di coperta, macchine e logistica nonché dagli stage in cantiere per i diplomati costruttori.

Alla cerimonia, giunta alla sua undicesima edizione, presieduta dalla dirigente scolastica dell'Istituto Nautico Caio Duilio Maria Schirò, erano presenti la dirigente dell'ITET di Milazzo Stefania Scolaro, la vicepresidente dell'Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina

Mercantile Brigida Morsellino, l'assessore alle Politiche del Mare Dafne Musolino, l'assessore all'Istruzione Francesco Gallo, il comandante della Marina Militare Giancarlo Lauria.

A rappresentare il Gruppo Caronte & Tourist, il consigliere d'amministrazione Pietro Franza e il responsabile del personale e comunicazione Tiziano Minuti.

“Le borse di studio - ha dichiarato quest'ultimo - non sono un mero atto di mecenatismo, ma sono nate e vivono per un mix di attenzione e riconoscimento delle eccellenze. Già oggi le nostre navi hanno bisogno di professionisti del mare che governino adeguatamente le complesse normative che vanno viepiù stratificandosi, anticipino le innovazioni tecnologiche galoppanti, siano proattivi sui temi della tutela dell'ambiente e in particolare della risorsa mare. Domani, ciò che oggi si presenta come un requisito imprescindibile, sarà anche un vantaggio competitivo. In questi ragazzi insomma noi premiamo le competenze fondamentali e quelle solo apparentemente accessorie, a partire dalla sensibilità e l'attenzione all'ambiente.”

“La nostra società - ha invece ricordato Pietro Franza - è fin qui

abbiamo bisogno anche noi del Gruppo Caronte & Tourist per affrontare le sfide del futuro.”

Ecco i nomi dei ragazzi premiati con le borse di studio C&T: Roberto Impalà; Antonino Bonfiglio; Marco Bozzo; Alberto Battaglia; Antonino Fiorentino; Giovanni Battaglia; Andrea Passalacqua; Domenico Cucinotta; Rosa Pia Farsaci.

I nomi dei ragazzi che avranno l'opportunità di imbarco sulle navi della compagnia o uno stage in cantiere: Davide De Benedetto; Orazio Parisi; Saverio Campolo; Lorenzo Berenato; Giuseppe Bonaventura; Giuseppe Bertè; Sergio Bilardo; Angelo Guglielmino; Francesca Mele; Antonino Mignemi; Annamaria Giannetto; Giuseppe Andronico; Vincenzo Caruso; Giovanni Cucinotta; Antonio Neri; Andrea Trischitta; Gabriele Vita; Nicole Squillaci; Enrico Barbera; Dario Iurato; Rachid Khayran; Gabriele Rollo; Cosimo Gulletta; Maria Mazzù; Irene Bardetta; Manuel Ilie; Deborah Portas; Davide Russo; Francesco Zona; Belen Bacsa; Martina Bertucelli; Gabriele Costantino; Claudio Irrera; Gaio Mantione; Emanuele Mento; Alessandro Cucinotta; Anthony Baxa; Matteo Giuffrè.

NELL'ADSP DEL TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE

Entrate in linea e sosta merci

Il resoconto del Comitato di Gestione portuale di Pino Musolino



Pino Musolino

CIVITAVECCHIA – Importante seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al presidente dell'AdSP e al segretario generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti e

il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto.

Il presidente Musolino prima di portare in discussione e in votazione gli argomenti previsti all'ordine del giorno, ha voluto augurare un buon lavoro ai nuovi membri del Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP MTCS: Gianluca Laganà, che svolgerà le funzioni di presidente del Collegio, Donato Liguori e Lidia Spagnuolo, nominati lo scorso 15 novembre e che resteranno in carica per un quadriennio.

Il segretario generale ha dato comunicazione dell'esito del monitoraggio delle entrate al 30 settembre 2021, dichiarando che le entrate accertate sono in linea con la previsione di bilancio.

La discussione si è aperta sull'atto di indirizzo strategico della banchina 24. È stato approvato all'unanimità il regolamento per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali sulla predetta banchina numero 24. L'istruttoria

dell'atto è partita da una fotografia operativa delle merci convenzionali (rinfuse, merci in colli, special cargo) movimentate sulla banchina, individuando 5 aree da adibire ad operazioni portuali e su cui depositare merci ai sensi dell'articolo 50 del Codice della Navigazione.

È stata poi approvata all'unanimità anche la modifica al “Regolamento recante la disciplina per lo svolgimento delle operazioni portuali nei porti di Civitavecchia e Gaeta”, recante la nuova disciplina per la sosta temporanea delle merci nel porto di Civitavecchia.

Per ottimizzare l'utilizzo dei piazzali a disposizione, sono stati limitati i tempi di franchigia, mantenendo invariati i canoni di occupazione per la sosta temporanea delle merci. Il provvedimento produrrà effetti in particolare per le merci varie in colli, mentre rimangono invariati i giorni di franchigia per project cargo, contenitori e auto in polizza, fissati rispettivamente in 15, 3 e 1 giorno.

TRANSPOTEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

TRACCIAMO NUOVI PERCORSI. INSIEME.
fieramilano 27 - 30 GENNAIO 2022

transpotec.com

FIERA MILANO

FANFANI
Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875

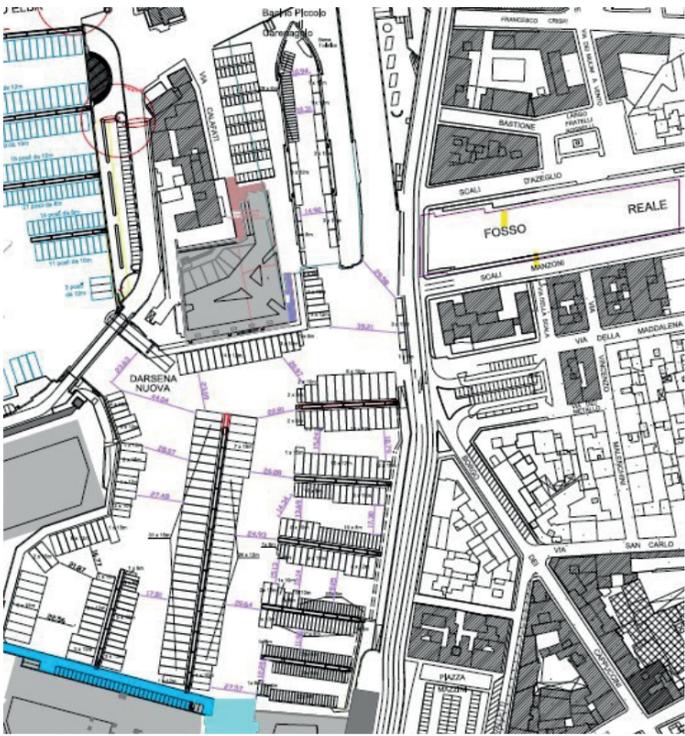
Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - http://www.fanfani.eu

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu

DOPO QUASI QUINDICI ANNI DI TRATTATIVE E DI TENSIONI

“Marina” del Mediceo, ecco l'accordo

Le barche minori in Darsena Nuova che rimarrà accessibile grazie all'apertura continua del ponte girevole - Tre anni per l'operatività



Nella foto: L'assetto previsto dall'accordo in Darsena Nuova.



Nella foto: Il ponte che blocca le barche a vela fuori dalla Darsena Nuova.

LIVORNO – Forse cosa fatta: dopo quasi quindici anni di tensioni, di contrasti, di Tar e di minacce, la vicenda del “marina” nel porto

Mediceo sembra aver trovato soluzione, una soluzione che sembra condivisa. E che consentirebbe di aspettare l'altra eterne incompiu-

ta, l'approdo turistico della Bellana (che si farà ma chissà quando).

Il condizionale è d'obbligo visto che alcuni dei circoli interessati non hanno ancora sottoposto l'accordo alle assemblee: ma il quanto di velluto del presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri sembra aver raggiunto lo scopo. Le imbarcazioni oggi all'ormeggio sui vari pontili galleggianti nella zona Sud del Mediceo - dal “marina spontaneo” dello YCL ai vari del “muro del pianto”, saranno trasferite nella Darsena Nuova, con l'assetto sui pontili e sulle andane come nella mappa che pubblichiamo qui.

L'accordo che buona parte dei circoli hanno già sottoscritto prevede che in Darsena Nuova vadano le barche a motore e quelle a vela sotto i 10 metri (circa). L'ostacolo del ponte girevole, che ovviamente limiterebbe il movimento a tutte le vele, sarà superato tenendo il ponte quasi costantemente aperto: verrà chiuso solo per esigenze particolari. E dove passeranno allora auto e pedoni diretti sul Molo Mediceo? Verrà aperta e resa praticabile in continuo la via Edda Fagni, quella che parte di fianco allo storico ingresso dell'ex cantiere Orlando, costeggia il blocco delle “foresterie” del gruppo Azimut/Benetti e sbocca pressappoco da-

vanti al distributore di benzina del Mediceo. Una soluzione brillante, visto che il maggior ostacolo per trasferire le vele piccole in Darsena Nuova era proprio il ponte.

Gli yachts più grandi, quelli che in Darsena Nuova proprio non c'entrerebbero, rimarranno agli ormeggi del costruendo “marina” della società Porto a Mare Spa, con tariffe agevolate. Le tariffe sono state uno dei temi vincenti di Guerrieri; anche in Darsena Nuova le barche pagheranno un po' meno ma avranno più servizi.

Tutto bene, dunque, a chiusura di una vicenda annosa? Altro elemento che ha stemperato le polemiche è che le operazioni di costruzione del nuovo “marina” andranno per gradi e si prevede che gli spostamenti veri e propri delle barche in sito avranno luogo entro i prossimi tre anni. C'è ancora tempo per mettere a punto il meccanismo.

In una lettera ai soci dello YCL, il presidente professor avvocato Gian Luca Conti ha valutato positivamente l'accordo - che comunque sarà discusso nella cena sociale con assemblea di fine anno in programma per sabato prossimo 4 dicembre - ricordando anche le lunghe battaglie intraprese dai suoi predecessori, da Alberto Uccelli a Pierre Hamon e Tommaso Spadolini. “Vi confesso - ha scritto - che mi sembra impossibile esserci riuscito. Non so se questo è il miglior accordo possibile ma sono sicuro di aver ottenuto tutto quello che potevo ottenere”.

Benetti Yachtmaster sulla sostenibilità

Presso il Baker's Cay Resort di Key Largo in Florida, si è svolta l'edizione americana - I partecipanti sono stati 70, tra cui 34 i comandanti



VIAREGGIO – La tappa americana dello Yachtmaster ha chiuso con successo la ventunesima edizione della manifestazione Benetti dedicata a capitani ed equipaggi, organizzata in workshop e attività di team building. Dopo l'incredibile seguito ottenuto a febbraio dall'edizione phygital, l'evento è tornato a svolgersi in presenza presso l'esclusivo Baker's Cay

Resort di Key Largo. Tema centrale della manifestazione, la sostenibilità, valore sempre più cruciale per Benetti che, per passare un messaggio ancora più incisivo, ha voluto organizzare l'evento in una struttura che privilegia abitudini sostenibili utilizzando materiali biodegradabili e prodotti di brand locali a ridotto impatto ambientale.

L'ANALISI DI ANGELO SICLARI PRESIDENTE DI ASSORMEGGI

“Spiagge e porti, beni di Stato non rientrano nella Bolkestein”



Angelo Siclari

GENOVA – “Da anni lo penso, e più leggo e rileggo la direttiva europea 2006/123/CE (conosciuta come “direttiva Bolkestein” dal nome del suo estensore Frits Bolkestein), più mi convinco che tutti i beni che appartengono agli Stati membri dell'UE nulla hanno a che vedere con l'applicazione di questa direttiva”. Lo scrive nella nota che riportiamo Angelo Siclari, dinamico presidente di Assormeggi Italia, “Questo perché - continua Siclari - la Bolkestein è soltanto uno strumento di regolamentazione per i servizi che lo Stato membro si trova a dover disciplinare, mentre gli specchi acquei del mare e le spiagge sono dei beni che appartengono allo Stato, come recitano e disciplinano sia il Codice civile all'art. 822, sia il Codice della navigazione all'art. 28: Art. 822 del Codice civile: “Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e i porti; i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia; le opere destinate alla difesa nazionale. Fanno parimenti parte del demanio pubblico, se appartengono allo Stato, le strade, le autostrade e le strade ferrate;

gli aerodromi; gli acquedotti; gli immobili riconosciuti di interesse storico, archeologico e artistico a norma delle leggi in materia; le raccolte dei musei, delle pinacoteche, degli archivi, delle biblioteche; e infine gli altri beni che sono dalla legge assoggettati al regime proprio del demanio pubblico. Questi beni appartengono al demanio necessario (o naturale), in quanto sono dei beni che per la loro naturale attitudine a soddisfare interessi pubblici non possono che essere di proprietà dello Stato”. Art. 28 del Codice della navigazione: “Fanno parte del demanio marittimo: a) il lido, la spiaggia, i porti, le rade; b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare; c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo”. Premesso ciò, è evidente che da tali disposti normativi e in modo inequivocabile, le spiagge e gli specchi acquei sono dei beni e pertanto su di essi vige il concetto di bene “uti dominus”.

“L'espressione “uti dominus” è un brocardo latino che indica la modalità di possesso di un bene. Un soggetto che possiede un bene “uti dominus” lo gestisce “come se ne fosse il proprietario”, ossia godendone dell'uso e degli eventuali guadagni derivanti da un bene. In poche parole, lo Stato membro può fare dei suoi beni ciò che ritiene più utile.

“Di fronte al beneficio che i beni demaniali rappresentano per il nostro stesso Pil, lo Stato membro deve fare una politica di tutela di quelle imprese che contribuiscono al prodotto interno lordo.

“Ecco perché la direttiva Bolkestein non è applicabile sugli specchi acquei e sulle spiagge, in

quanto semplicemente essa regola i servizi e non i beni su cui insiste, appunto, l'uti dominus. Lo stesso padre di tale direttiva, il signor Frits Bolkestein, commissario europeo per il mercato interno dell'allora commissione Prodi, lo ha anche evidenziato in più occasioni: la direttiva non riguarda i beni ma i servizi, consapevole che la proprietà degli Stati membri non può essere “gestita” da norme extra nazionali proprio per il principio “uti dominus” dei beni.

“Su questi principi, a mio avviso, occorre concentrare ogni sforzo per far sì che le imprese (che, non dimentichiamo, da sempre producono reddito) devono essere assolutamente tutelate dallo Stato membro, semplicemente sottraendoli alle evidenze pubbliche. D'altronde, la stessa direttiva Bolkestein, nella sua articolazione, evidenzia come si debba comunque tenere conto degli interessi dello Stato membro, poiché dalla sua applicazione esso non deve rimetterci. Molto si è discusso in questi anni a proposito di concessioni demaniali marittime e molte sono state le sentenze che hanno creato ancora maggiore confusione tra l'opinione pubblica, tra gli stessi imprenditori del settore e tra chi amministra. Ma proprio il concetto di “demanialità”, inteso quale bene dello Stato, appare trascurato nei tanti dibattiti sulla sostanza della direttiva Bolkestein.

“L'Italia aveva ben disciplinato nel 2018, con la legge 145, le regole relative alle concessioni demaniali marittime almeno fino al 2033. Le imprese avrebbero avuto un importante periodo di respiro ed il legislatore avrebbe avuto il tempo per regolamentare una materia molto complessa ed importante per l'economia interna.

“In poche parole si avrebbe avuto l'occasione per rafforzare la legislazione in materia di demanio marittimo. A mio avviso non sarà applicabile la sentenza del Consiglio di Stato del del 9 Novembre 2021 che ha disposto l'azzeramento dei titoli concessori al 2023. Non sarà applicabile per praticità, non sarà applicabile per questioni temporali, non sarà applicabile in quanto in netto contrasto con aspetti Costituzionali, non sarà applicabile poiché in un periodo davvero critico ben altre sono le tematiche prioritarie per il nostro paese.

“Oggettivamente è necessaria una regolamentazione definitiva affinché le realtà turistico/ricreative che operano sul demanio marittimo possano continuare a rappresentare quell'eccellenza da sempre riconosciuta anche a livello internazionale e certamente non la si può ottenere in appena due anni.

“Non posso che essere d'accordo con il professor Paolo Maddalena, vice presidente emerito della Corte Costituzionale che ci ha ben spiegato come sulla base degli ultimi avvenimenti, relativi specialmente al tema della concorrenza, si è rilevato che il governo e la magistratura amministrativa, fortemente influenzati dai Trattati europei, pongono in secondo piano i principi e i diritti fondamentali della Costituzione, i quali, secondo una consolidata giurisprudenza costituzionale, detta dei contro limiti e devono prevalere sui Trattati.

Per concludere - scrive infine Siclari - deve esserci la volontà dell'attuale esecutivo porre rimedio ad una situazione davvero pesante per il nostro Paese per vari aspetti, sociali, economici, posti di lavoro e soprattutto per continuare a rappresentare quell'eccellenza che il mondo ci riconosce”.

www.lorenzinterminal.it



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzinterminal.it
www.lorenzinterminal.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

ANAC e Merlo: una condanna

La vicenda potete leggerla nel dettaglio, con i relativi passaggi, proprio su Ship2Shore. Mi limito a ricordare che Merlo fu assunto subito dopo aver completato il suo incarico di presidente dell'AdSP di Genova: il che, ha sostenuto l'ANAC con tanto di sanzione contro il gruppo, è stato violato il decreto 164/2001 che impone tre anni di non disponibilità a lavorare per soggetti privati con cui si avevano avuto rapporti durante l'incarico pubblico.

La pioggia di ricorsi del gruppo, sia pure suffragati da dozzine di richiami alla dottrina, è stata ripetutamente bocciata in tutti i gradi della magistratura: ultimo dei quali di recente dalla Corte di Cassazione. Adesso si aspetta che l'ANAC stabilisca la penale: e qualcuno sostiene che anche Merlo sarà sculacciato.

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR», Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
E-mail: redazione@lagazzmar.191.it
www.lagazzettamarittima.it

Editore
Società Editoriale Marittima
a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76

Autorizzazione del Tribunale di Livorno n. 217 del 10 giugno 1968



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione anche parziale di articoli, grafici e fotografie senza citarne la fonte.

"I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo".

Stampato su carta ecologica



Non sta certo a noi, cronisti, entrare nel merito. Se c'è stata violazione di una legge - come hanno stabilito i vari gradi della magistratura - la legalità va certo ripristinata. Ma non illudiamoci: la sentenza apre una quasi infinita serie di altri dubbi, alcuni dei quali già espressi, come quello di capire se la sentenza vale solo per l'AdSP di Genova oppure erga omnes, come da logica. E poi: quale sarebbe la sanzione, visto che mancano i precedenti? Infine: visto che l'intervento è dell'ANAC (cioè l'Agenzia anti corruzione) il reato si configura come corruzione, che è peggio di una semplice errata interpretazione delle norme?

Senza voler condannare chi ha condannato, non possiamo che ricordare che l'eccesso di leggi del Digesto italiano non aiuta certo alla chiarezza del Diritto. E non è cosa d'oggi. Già Giustiniano, insieme a Cicerone, sostenevano che "troppe leggi, mala repubblica".

Non soltanto il quanto

prima -sabene che a volte la ricerca dell'accordo non paga.

Le sfide ancora aperte per Guerrieri e per Paroli non sono certo poche: in particolare c'è quella relativa alla sistemazione dei rolo Grimaldi di ultima generazione, che l'armatore si sforza di mantenere a Livorno ma che hanno bisogno di banchine ben più strutturate di quelle attuali. Anche la soluzione ibrida dell'Alto Fondale si sta rivelando praticabile con riserva, causa il ritorno delle prime navi da crociera e l'ibridazione dell'accosto con le navi della cellulosa, vera vita per la Cpl e per il lavoro in genere.

Li stiamo a vedere lavorare, cercando anche di dar loro la mano che si meritano. E con la curiosità dissertare anche quanti guanti di velluto e quanti pugni di ferro arriveranno prossimamente. Buon lavoro.

Noi, architetti del trasporto

dai centri di potere economici e politici: eppure il Sud si conferma non solo vitale ma anche fucina di ingenti e di fantasia spesso più importanti della semplice economia. Ne abbiamo parlato con lo spedizioniere Antonio Sticco, della Sticco Sped, classico esempio della nostra premessa. Con la valorizzazione delle imprese della Campania e non solo, con l'interporto di Nola che macina successi malgrado i mille ostacoli, ci sembra importante aprire una finestra sulla professione nel meridione d'Italia.

Sticco, cominciamo con una breve descrizione della sua azienda e del suo core business.

La professione di spedizioniere, specialmente nel Sud Italia, si è sviluppata a ritmi molto veloci: quali sono i nuovi punti di forza?

Grazie della domanda, facciamo chiarezza sullo "spedizioniere" che con enfasi, da sempre la ns. categoria definisce "l'architetto del Trasporto", giusta la vs. attribuzione di "professione".

Lo sviluppo veloce è da attribuire alla nascita di micro Aziende di trasporto e la trasformazione dei doganalisti puri in casa di spedizione. La frammentazione della professione ha creato un mercato altamente concorrenziale per una richiesta di servizi ferma da anni.

I punti di forza sono le medie Aziende presenti sul territorio che nel confermare i propri servizi hanno investito nella logistica, la quale affiancata alla professione permette un continuo aggiornamento sulle attività di trasporto e spedizioni con prestazione altamente qualificate.

Quali sono i punti di debolezza, in particolare verso i vettori che tendono a far propria anche questa professione?

I vettori ormai sono proiettati verso l'acquisizione dei traffici, fino ad oggi si confrontavano con i loro clienti abituali che erano le Case di spedizioni, ora intendono portare a loro utile anche i servizi aggiuntivi (trasporto, operazioni doganali, ed altro) ed offrono un servizio DOOR/DOOR. Abbiamo un mercato che sta subendo una trasformazione epocale specialmente nel campo marittimo, ma sono certo che dopo queste "bizzarie" il mercato rientrerà nella normalità dei traffici e che ogni categoria del sistema trasporti prenderà coscienza del proprio compito senza invadere il campo di altri soggetti.

L'interporto di Nola sta crescendo ma forse non ha ancora tutti i necessari collegamenti con le reti TEN-T specie sul ferro: ci sono progetti concreti a breve?

Gli Interporti oggi nel sistema generale dei trasporti sono indispensabili. Nola sta sviluppando con professionalità la propria vocazione, lo sviluppo delle reti TEN-T dipende anche dai flussi delle merci e dal sistema intermodale. Noi presenti nell'interporto ci auguriamo un miglioramento di queste voci in modo da offrire alla clientela anche un servizio ferroviario efficiente.

Quali sono le tipologie di merci che risultano più congeniali alla vostra area? E i relativi servizi?

Principalmente il Food, il campo della moda (retaggio del campo artigianale, sartoria, calzature gioielli ed altri), automotive campo aeronautico, i porti di Napoli e Salerno anche in transhipment ci permettono di offrire servizi primari per tutti i paesi africani e del Medio Oriente, abbiamo servizi consolidati per Libia, Nigeria servizi groupage camionistici per la comunità europea, riceviamo merce dall'estero ed offriamo magazzinaggi, sdoganamento e consegna nel giro delle 24 ORE.

Il porto di Napoli è una realtà importante e composita: a suo parere ha la giusta considerazione da parte del Governo, anche sul piano dei finanziamenti?

Si inizia sul piano finanziario a tener conto del ns. sistema portuale ci auguriamo che l'AdSP

con i finanziamenti previsti realizzati i programmi che migliorino le prestazioni portuali (allargamento degli spazi, completamento dei fondali, collegamenti ferroviari diretti senza strozzature per una valida intermodalità che collega gli interporti di Nola e Marcianise, ed una modernizzazione dello scalo che porta non solo un miglioramento ed acquisizione di traffico ma che sia una gradita realtà del traffico turistico.

Pirateria: il record

dissuasione i pirati del corno d'Africa, anche grazie a operazioni in Somalia, il golfo di Guinea continua ad essere area sensibile. E sempre secondo i rapporti dell'IMB mentre i pirati somali erano straccioni disperati, quelli davanti alla guinea sono organizzati, tecnologici, probabilmente diretti da centrali sul web e potentemente armati. Sono anche feroci e non si limitano a sequestrare ufficiali e marinai, ma arrivano anche a torturarli e seviziarli.

Gli interessi italiani sull'area sono tali che ormai da oltre un anno la nostra Marina Militare è presente con almeno una nave (la fregata "Rizzo" dotata anche di elicottero) per cooperare con il marina della Nigeria e altre navi militari sia USA che europee. Secondo un esauriente rapporto pubblicato a settembre dal mensile "Rivista Marittima" a cura del contrammiraglio Francesco Chiappetta, le navi mercantili italiane che operano nel golfo o che vi transitano sono almeno un centinaio per una trentina di società armatoriali. Si tratta di navi da carico, ro/ro, petroliere, lpg tanker e unità di rifornimento e di appoggio alle piattaforme di perforazione. Tra cui quelle molto importanti della nostra ENI. L'armamento Grimaldi è tra i più presenti e le sue navi sono state già una volta attaccate (ma si sono disimpegnate).

Il servizio della "Rivista Marittima" sottolinea che in tempi di fuel costoso, come gli attuali, i pirati puntano a svuotare e serbatoi delle navi e a saccheggiare gli alloggi equipaggi, oltre a eventuali merci. Quando il prezzo della nafta scende, o a bordo c'è poco da rubare, si ricorre sequestro degli ufficiali, chiedendo alti riscatti. Non sono stati rari i casi di sevizie per accelerare i pagamenti.

L'importanza della sicurezza del settore è portato anche l'IMO a elaborare una risoluzione perché i paesi affacciati nel golfo di Guinea collaborino attivamente alle nazioni marittime nella deterrenza nelle condanne. Qualcosa si è ottenuto (vedi il grafico in prima pagina) ma il fenomeno è tutt'altro che debellato. Dal grafico risultano anche le altre aree sensibili oltre l'East Africa: lo stretto di Singapur e la rada di Callao, entrambe zone con attacchi in aumento.

-- ALL'INTERNO --

Festa per i 160 anni di vita del Registro Italiano Navale.	a pag. 2
Protocollo-guida su tutela del lavoro.	a pag. 2
Solo vaccinati sulle navi MSC.	a pag. 3
Battesimo a Dubai per MSC Virtuosa.	a pag. 3
Brindisi ha la squadra per il Piano Regolatore.	a pag. 3
Aereo da turismo in mare salvati gli occupanti.	a pag. 4
Demografia d'impresa a Grosseto e Livorno.	a pag. 4
Consorzio Riduzione GHG prorogato per i prossimi anni.	a pag. 5
Oil&nonOil a Veronafiere: transizione sì, ma non solo elettrico.	a pag. 5
A SEALOGY progetto Smart Goro.	a pag. 5
Fullcontainer totalmente elettrica.	a pag. 5
Il Gruppo Mascio potenza.	a pag. 6
Entrate in linea e sosta merci.	a pag. 6
Borse di studio Caronte&Tourist agli studenti nautici.	a pag. 6
"Marina" del Mediceo, ecco l'accordo.	a pag. 7
Benetti Yachtmaster sulla sostenibilità.	a pag. 7
"Spiagge e porti, beni di Stato non rientrano nella Bolkestein".	a pag. 7
Opportunità di lavoro sulle navi Grimaldi.	a pag. 8
Varianti Covid e traghetti minori.	a pag. 9
Il cantiere "fantasma" sull'Aurelia.	a pag. 9
Traghetti velocissimi, solo al Sud?	a pag. 9

Opportunità di lavoro sulle navi Grimaldi

La compagnia partenopea alla ricerca di diversi profili da impiegare a bordo delle sue unità ro-pax



NAPOLI – Sono aperte le candidature per numerose posizioni a bordo delle navi ro-pax Grimaldi Lines. Nello specifico, la compagnia partenopea è alla ricerca di personale alberghiero, commissari di bordo, personale di Sala (camerieri, garzoni e piccoli di camera) e cucina (Cuochi per equipaggio e passeggeri, garzoni e piccoli di cucina).

Può presentare la propria candidatura anche chi non è ancora in possesso del libretto di navigazione o non ha completato i corsi STCW: a quanti dimostreranno di avere le

qualità giuste, il Gruppo Grimaldi offrirà supporto nell'ottenimento dei documenti necessari per l'imbarco.

È possibile consultare tutte le posizioni aperte ed inviare il proprio curriculum vitae attraverso la pagina dedicata del Gruppo Grimaldi.

La flotta di navi passeggeri di Grimaldi Lines conta 15 unità moderne ed eco-friendly. Queste servono numerosi porti italiani, dalla penisola alle isole maggiori (Sicilia e Sardegna), collegandoli tra loro ed ai principali scali di Spagna, Grecia e Tunisia.

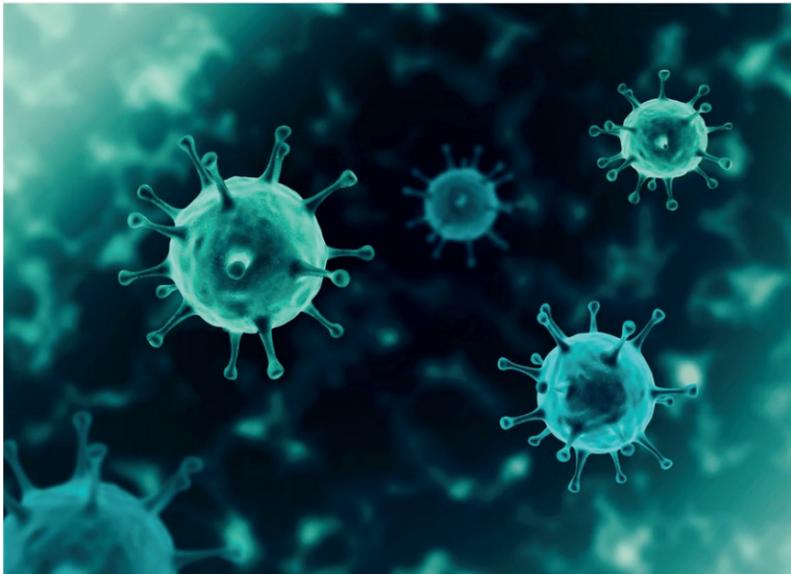


PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT



la pagina dei lettori **lettori** la pagina dei lettori **lettori** la pagina dei lettori **lettori** la pagina dei lettori **lettori**

Varianti Covid e traghetti minori



Nella foto: Una delle ultime varianti del Covid.

Il tema è delicato, ma la pandemia non sembra lasciarci ancora e anzi mezza Europa si prepara a un Natale blindato. La signora Giuseppina N. che si dichiara pendolare con l'isola d'Elba, ci ha inviato sul web il seguente quesito:

Come tutti, sono davvero preoccupata per le ultime notizie sulle varianti Covid, che ci preparano a un nuovo Natale blindato. Io non sono più giovanissima, ma mi chiedo in che mondo dovranno vivere i nostri figli se questa tragedia mondiale, come sembra, dovesse continuare ancora per anni.

Nel concreto, da pendolare sulle navi traghetto tra Piombino e Portoferraio, mi chiedo se le misure anti-pandemia adottate all'imbarco, cioè la misurazione della temperatura e niente altro, siano davvero sufficienti. Non credo che il gran pass sia taumaturgico, ma almeno potrebbe dissuadere chi non ha fatto il vaccino a imbarcarsi. Dobbiamo sempre e soltanto sperare nella Divina Provvidenza?

*

Gentile signora, siamo in un'emergenza mondiale che non ha uguali nella nostra storia, anche perché le famose stragi nel passato della peste nera e del vaiolo - per citarne solo alcune - si esaurivano da sole dopo pochi mesi. Noi, come lei, sappiamo in realtà assai poco di quanto durerà il Covid, di quanto siano davvero efficaci i provvedimenti dei governi (ognuno dei paesi coinvolti adotta iniziative diverse) e di quelli che sarebbero davvero i comportamenti migliori.

Ciò detto, le misure adottate sui traghetti sono in linea con quelle stabilite per il trasporto pubblico su brevi distanze. Valide, non valide, insufficienti? Come avrà letto, si parla di nuova stretta nei prossimi giorni, con nuove norme. Nel frattempo, cerchi di evitare gli assembramenti, tenga la mascherina, si disinfetti le mani più spesso possibile. E se sa pregare, preghi...



LIVORNO - Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

Ricordiamo le regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e anche il diritto/dovere di rispondere a quanto i lettori ci chiedono. Dissentendo, se lo riteniamo giusto, ma sempre rispettando il pensiero espresso in termini civili dai lettori.

Ci stiamo mettendo alla prova. E vi mettiamo alla prova. Accettando anche critiche costruttive al nostro lavoro, di cui cercheremo di far tesoro. Promessa non da marinai.

A.F.

Il cantiere 'fantasma' sull'Aurelia

Siamo al provvisorio che rischia di diventare permanente: la segnaletica di Via di Levante. Lo scrive Riccardo Heusch vicepresidente dell'Automobile Club Livorno, richiamando il Comune a un intervento di aggiornamento. Ecco il testo della nota.

L'Automobile Club di Livorno otto mesi fa si occupò della segnaletica che si incontra percorrendo il ponte di Via di Levante, in direzione periferia-centro. In quella occasione, attraverso un comunicato stampa, fu posta una domanda ben precisa: quando sarebbero iniziati i lavori sul ponte, stante la segnaletica di cantiere ben evidenziata delle strisce gialle che indicano zona di cantiere. Non ottenemmo alcuna risposta ma, in quella occasione, fummo certi che il silenzio fosse dovuto all'imminenza dell'apertura di un cantiere così ben segnalato.

A distanza di otto mesi le strisce gialle si sono scolorite, i "birilli" che separano le corsie sono tristi testimoni di una apertura che ancora non avviene.

Forse nell'intenzione dell'amministrazione c'era quella di mettere in sicurezza l'immissione su Via di Levante delle auto provenienti dalla via Aurelia con uscita Livorno centro. Ma in questo caso, non sarebbe stato più opportuno disegnare una segnaletica a norma suffragata da una cartellonistica indicante la divisione delle corsie? Perché si è voluto millantare l'apertura di un cantiere che a tutt'oggi non può che essere definito fantasma?

*

Un richiamo, quello di Heusch, che non ha bisogno di sottolineature: la sicurezza sulla strada e della strada è un elemento di civiltà e insieme di attenzione da parte delle istituzioni alla salvaguardia dei cittadini. La pandemia e tutti i problemi che ha creato e che sta creando non può essere una giustificazione. Forza, apriamolo sto cantiere!

Traghetti velocissimi, solo al Sud?



Nella foto (per consolazione): Il recente traghetto veloce "Artemis" tra la Sicilia e Malta.

Ci ha scritto Claudia V. dall'isola di Capraia con un quesito che interessa probabilmente anche altre isole:

Avete scritto anche voi che ci sono traghetti molto veloci, che portano auto e passeggeri, non solo all'estero - sulla Manica in Gran Bretagna e adesso anche tra la Sicilia e Malta - e non solo in

Australia, dove alcune isole sono collegate a 35 nodi. Perché per le nostre isole toscane non se n'è mai fatto niente, a parte qualcosa con l'Elba e solo per passeggeri?

*

Indoviniamo che Claudia sia giovane, perché in realtà ci fu, parecchi anni fa, anche un esperimento con un aliscafo veloce che collegava la Capraia a Livorno in poco più di un'ora. Con un accordo siglato dall'allora sindaco dottor Riparbelli, la società armatrice aveva promesso il collegamento bisettimanale e aveva ottenuto come compensazione anche un terreno comunale per un eventuale insediamento turistico. Il tutto finì presto nel nulla. Perché i traghetti veloci consumano molto, sono condizionati dallo stato del mare (con mare grosso navigano piano e male) devono quindi fare il pieno per essere remunerativi: cosa che la Capraia certo non assicurava, né assicura oggi con il traghetto "lento" che ha apposta una sovvenzione regionale. Dunque non si illuda la nostra lettrice: per qualche collegamento meno lento c'è la navetta (solo passeggeri) della "Superba" ma in genere nei fine settimana di buon tempo.



Soluzioni a problematiche ambientali

- Individuazione di destinazioni per conferimento di rifiuti speciali
- Esperienza in esportazione rifiuti e relativa logistica intermodale
- Specializzazione nel trasporto marittimo di rifiuti
- Gestione dell'intero ciclo di smaltimento rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi)

Per ulteriori informazioni:

ECO CIS S.r.l.

Livorno | Via delle Cateratte, 66 Telefono 0586 880130

| Fax 0586 0586 880354 | info@ecocis.it | www.ecocis.it



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Annunziata: una grande

ci. Il tutto perché la normativa non ci aiuta: siamo rimasti, come AdSP, ente pubblico non economico, un assurdo non solo giuridico ma operativo”.

Il suo suggerimento per avere quello che vi manca?

“Il riferimento sono le Ferrovie italiane, come modello di operatività: 100% di capitale pubblico, governance veloce da verificare annualmente non semplicemente sulla parità dei bilanci ma su quanto realizzato, possibilità di liberarsi da chi non produce e chi fa danni. Noi abbiamo una macchina amministrativa con persone anche di alto profilo, ma con i freni bloccati dalle mille remore di un sistema burocratico che è tutto il contrario dell’agilità e della velocità. Oggi per far firmare un atto bisogna spesso vincere cento resistenze, perché chi firma si trova addosso responsabilità anche penali. Nascono tensioni, ovviamente ritardi e una cultura deteriorata del rinvio. Ci troviamo in trincea senza le armi giuste: ed è doloroso, perché abbiamo, come sistema portuale, potenzialità incredibili, con risultati che malgrado tutti i freni, e grazie anche a un sistema imprenditoriale che tutto il mondo ci invidia, ha registrato quest’anno incrementi di traffico che per alcune voci ha raggiunto il +40%.”

Da quello che ci evidenzia, il problema della governance non è soltanto vostro ma nazionale: quindi occorre che sia lo Stato centrale a muoversi...

“Dire “muoversi” è riduttivo: abbiamo bisogno di una grande riforma, che risponda a una velocizzazione degli interventi. Il PNRR ci ha dato la possibilità di crescere entrando sui mercati del mondo, l’economia nazionale è in ripresa e i mercati stessi ci danno fiducia, il tessuto imprenditoriale

e armatoriale come ho già detto è d’eccezione: bisogna fare sì che la macchina amministrativa, in tutta la catena logistica, sia più veloce, più efficiente, più produttiva. Con gli amici sindacalisti ho spesso affrontato il tema di proteggere meno chi non lavora e premiare chi fa bene il proprio dovere. Ma ci devono dare gli strumenti. Altrimenti resteremo sempre dietro ai sistemi portuali del Nord Europa e specialmente del Far East, con una concorrenza senza speranze per noi. Il momento è quello giusto, il governo nazionale si sta impegnando. Dobbiamo abolire le scartoffie e velocizzare, semplificare, dare ed avere fiducia.”

In definitiva è il momento giusto: alea iacta est. Davvero, buon vento...

Forship fuori da Piombino

alla gara per gli slot “liberati”, il cui bando è stato predisposto ieri, senza però il riconoscimento di vettore “storico”. Da parte sua la compagnia ha già reso noto che parteciperà al bando e che intende rimanere sulla rotta che ha da tempo battuto.

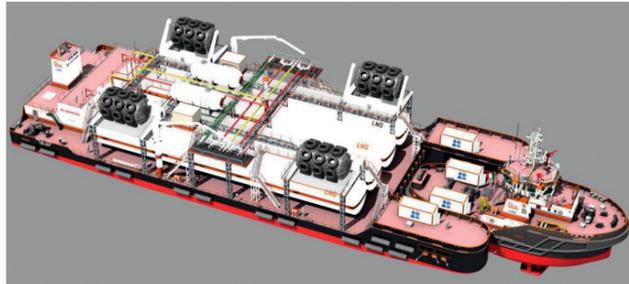
Il tema del rispetto delle concessioni sui porti è al momento tra i più delicati, perché coinvolge non solo inadempimenti giustificabili con situazioni emergenza, ma anche l’utilizzo “provvisorio” delle banchine pubbliche destinate a rimanere a disposizione. Il settore dei traghetti, passeggeri e ro/ro, si è dimostrato il più sensibile e qualche volta a rischio. Poi c’è il caso particolare delle crociere, che ha generato sempre a Livorno l’impasse della Porto 2000, che vuole chiarimenti sulla “riserva” anche per i passeggeri dopo il terminal “provvisorio” di Grimaldi. Un caso, quello della Porto 2000, sul quale Guerrieri e Paroli stanno attivamente lavorando per evitare che a decidere “aria omnes” sia il Consiglio di Stato.

I contributi all’autotrasporto

cede contributi agli autotrasportatori delle province di Livorno e di Grosseto per affrontare i maggiori costi di trasporto a seguito della chiusura della SS1 (tratto Stagno - Rosignano

Marittimo) e della SR206 (tratto Vicarello-Loc. Malandrone) nel periodo 5 luglio - 29 agosto 2021, disposta con decreto del prefetto di Livorno n. 1922 del 22 giugno 2021, con conseguente dirottamento dei mezzi pesanti sull’autostrada A12. Per informazioni consultare il sito www.lg.camcom.it. Come noto la chiusura del tratto stradale in questione ha costretto l’autotrasporto diretto o proveniente da Sud a imprevisti esborsi che hanno creato non soltanto diseconomie ma anche complicazioni burocratiche per i ticket dell’autostrada.

Piattaforma mobile per il GNL



portuale a Venezia e Chioggia e in alto mare, è il primo del suo genere in Europa (un apparato simile è in uso nei porti della Florida, ma con il rimorchiatore integrato a poppa). La capacità di rifornimento della chiatta è di 4.000 metri cubi di GNL (o di bioGNL) divisi in due serbatoi criogenici da 2.000 mc ciascuno.

Il sistema rappresenta una vera e propria “stazione di servizio galleggiante” a disposizione delle navi a GNL che scaleranno i porti di Venezia e di Marghera e altri scali adriatici. Nel porto di Marghera è previsto l’impianto di stoccaggio da 30.000 mc di GNL di Venice LNG, dove la chiatta potrà eventualmente fare rifornimento (è in corso l’open season per la prenotazione dei servizi dell’impianto).

Per l’alimentazione del solo rimorchiatore a GNL sarà sufficiente il rifornimento con autocisterne da bordo molo. Sia il rifornimento dalla piattaforma alle navi, sia quello da bordo molo richiedono la messa a punto della relativa regolamentazione da parte delle Autorità portuali competenti. Le navi che potranno usufruire del sistema di Panfido sono quelle da crociera e tutti gli altri navigli a GNL che abitualmente effettuano rifornimenti non superiori a 4000 mc. e quelle abilitate a navigare nella Laguna di Venezia.

La piattaforma, denominata Cargo Unit, è lunga 109 metri per 26,7 di larghezza. Ha un pescaggio variabile fra i 3,7 e i 6 metri. Abbinata al rimorchiatore che si incastra di poppa nella struttura formando un tutt’uno e garantendo anche manovre di emergenza, sviluppa una velocità di 7 nodi. Il sistema SBBT (Semi Ballastable Barge Transporter) è stato sviluppato in collaborazione con l’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale e sviluppato da Panfido.



Carrelli elevatori termici da 1,4 a 16 tons
Carrelli elevatori elettronici da 1,2 a 8 tons
Gamma completa macchine e sistemi di magazzino
Vendita, full rental, noleggio, assistenza tecnica, gestione flotte

TRICOM srl
Livorno - Via G.B. Guarini, 63
Tel. 0586 409464 - Fax 0586 425177
info@tricom srl.net

Grosseto - Via Aurelia Nord, 211
Telefono 335 1446836



Con noi il tuo business non ha confini

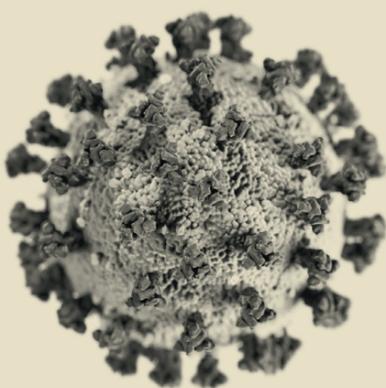
Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.
Via del Bottegghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph.: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com



TRATTAMENTI ANTIZANZARE

Ambienti sani e sicuri dal 1954

- DISINFESTAZIONI
- DERATTIZZAZIONI
- ALLONTANAMENTO VOLATILI
- DISINFEZIONI
- TRATTAMENTI ANTITARLO



SANIFICAZIONI ANTI COVID-19



TRATTAMENTI ANTITARLO

CDL, dal 1954, si occupa della risoluzione dei problemi causati dagli **infestanti** come **blatte, formiche, cimici dei letti, vespe, zanzare, zecche, pulci, topi, ratti, tarli** e **piccioni** che possono contaminare gli ambienti **domestici** o di **lavoro** e veicolare patologie più o meno gravi. CDL progetta anche soluzioni per il **contenimento di virus e batteri**, attraverso il servizio di **disinfestazione** di piccoli e grandi volumi.

Esperienza e metodologie innovative ci permettono oggi di disporre delle migliori soluzioni per la salvaguardia igienica dei vostri ambienti e per la lotta mirata a ogni tipo di infestante e virus nocivo per la salute.

Per un sopralluogo gratuito:

CDL - Centro Disinfestazione Livornese
Via G.B. Guarini 60 - 57121 Livorno (LI)

+39 0586-88.80.07
info@cdl srl.com

www.cdl srl.com f @ in



CDL PEST
CDL EXCLUSIVE