

IN VISTA DELL'ENTRATA IN VIGORE PER LO SHIPPING DAL 1 GENNAIO 2022

PER FAR FRONTE ALL'EMERGENZA ECONOMICA

Atti e riflessi della Taxonomy Regulation europea

Con gli atti delegati il nuovo regolamento definirà se un settore dei trasporti marittimi può essere o no giudicato "green" piuttosto che "brown" ai fini della finanza

Fabrizio Vettosi, managing director di VSL Club SpA Investment&Advisory, ha elaborato per il nostro giornale la seguente interessante analisi sulla finanza sostenibile e le sue applicazioni alla logistica dello shipping.

Lo scorso 21 aprile sono stati pubblicati i Delegated Act da parte della EC in materia di Taxonomy Regulation sulla Finanza Sostenibile che entreranno in vigore dal prossimo luglio e saranno oggetto di reporting dal prossimo 1° gennaio.

Avevo già anticipato questo evento segnalandone la particolare strategicità per lo shipping. La Taxonomy Regulation è stata emanata con regolamento EU 852/2020 lo scorso giugno ma se ne è parlato poco se non tra addetti ai lavori e chi come il sottoscritto se ne è occupato per conto di Confindustria ed ECSA.

Ciò deve far riflettere alla luce del fatto che il tema della sostenibilità e della transizione energetica è oggetto di un bulimico coinvolgimento mediatico che sfiora quasi la quotidianità. Infatti, senza polemiche

Fabrizio Vettosi
(segue in ultima pagina)

Confetra: OK al PNRR su logistica

ROMA – Il presidente di Confetra Nicolini ha sottolineato in una sua nota che il PNRR "riconosce valore e funzione all'Industry logistica. Finalmente - ha scritto ancora - un pacchetto organico di interventi per il settore.

È in sostanza positivo il giudizio della Confederazione sulla Missione Infrastrutture e Logistica del Recovery Fund nazionale. "Fin dallo scorso luglio, agli Stati Generali dell'economia - scrive Nicolini - avevamo segnalato al Governo anzitutto la necessità di agire sul fronte delle riforme, tra l'altro tanto invocate dall'Europa. Leggere nel PNRR che lo Stato si impegna a rendere finalmente operativo

(segue in ultima pagina)

Gigantismo: ma i porti?



LIVORNO – Mentre si riaffacciano i timori sui finanziamenti per i tre porti di massima urgenza per quali ci sono anche i commissari (compresa la Darsena Europa) tornano anche i dubbi sulle strutture portuali calibrate sul gigantismo navale. Di recente la dottoressa Angela Stefania Bergantino professore ordinario di Economia dei Trasporti all'Università di Bari, scriveva in un rapporto per "Port News" che tutte le tipologie di navi stanno conoscendo una crescita senza pari e le portacontainer in particolare hanno ormai dimensioni incompatibili con gran

A.F.

(segue a pagina 8)

L'ANCIP e autoproduzione nei porti

ROMA – L'uso del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per modificare alcune importanti norme approvate dal Parlamento, tra cui quella riguardante il tema della regolazione dell'autoproduzione nei porti, rappresenta un fatto gravissimo. Lo sostiene l'ANCIP, l'associazione delle Compagnie dei lavoratori portuali, in una nota che così prosegue.

"È un'offesa all'autonomia e al potere legislativo del Parlamento".

"Un colpo vergognoso ai lavoratori dei porti, alle imprese portuali sia articoli 16, imprese di sbarco e imbarco, agli articoli 18, imprese terminalistiche, agli articoli 17 imprese fornitrici di lavoro temporaneo nei porti".

"C'è la volontà di far saltare un principio e creare una di-

(segue in ultima pagina)

GRAZIE ALLA CONVENZIONE TRA MAM E SOGESID DEL MINISTERO MIMS

Primo Piano Regolatore di Manfredonia

Il presidente Patroni Griffi: "È scalo strategico, obiettivo sfruttarne appieno i punti di forza" - Gallo: "Lavoro utile per nuove prospettive di crescita"

ROMA – Il porto di Manfredonia avrà per la prima volta un Piano Regolatore. È stata sottoscritta con questo obiettivo una convenzione tra l'Autorità Portuale del Mar Adriatico Meridionale, guidata dal riconfermato presidente Ugo Patroni Griffi, e Sogesid, società "in house" dei Ministeri della Transizione Ecologica (MiTE) e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), il cui presidente è Carmelo Gallo.

Sogesid supporterà il lavoro dell'Autorità per tutte le articolate attività necessarie alla redazione del più importante documento strategico per il porto garganico, che definirà anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione e quindi il ruolo dello scalo sipontino all'interno del sistema portuale del basso Adriatico.

(segue in ultima pagina)



Ugo Patroni Griffi

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
(A PAGINA 9)

Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.



ASSIMAR SRL
<http://www.assimar.com>

Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64
info@assimar.com



NOSTRA INTERVISTA AL CEO DELL'AZIENDA SPEZZINA PROIETTATA NEL MONDO

FGS: adattarsi è vincere le sfide

ART e ENAC stipulano intesa

ROMA – Il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Nicola Zaccheo e il direttore generale dell'Ente Nazionale per l'aviazione civile (ENAC) Alessio Quaranta, hanno firmato un protocollo d'intesa della durata di tre anni con cui si definisce il quadro della collaborazione tra l'Autorità e l'Ente, avviando così un percorso condiviso e una

(segue in ultima pagina)



Alessandro Biggio

LA SPEZIA – Fluid Global Solutions, ovvero FGS opera nell'ambito del settore navale con una specializzazione avanzata nel campo degli impianti di pompaggio e derivati. È un'azienda che si è

S.B.

(segue in ultima pagina)

Pettorino in visita in Toscana

ROMA – Proseguendo nel suo percorso di visita attraverso tutti i comandi periferici "minori" capillarmente distribuiti lungo i quasi 8 mila chilometri della costa nazionale, lunedì scorso il comandante generale del corpo delle Capitanerie di Porto, ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino, ha fatto visita alla delegazione di Spiaggia di Massa e, suc-

(segue a pagina 8)

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.																																																																														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it																																																																														
MEDITERRANEAN					SHIPPING COMPANY			GINEVRA																																																																						
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO																																																																														
PER						NAVE VOY DA																																																																								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - <u>Servizio diretto</u> - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY. <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>						1 <table><thead><tr><th></th><th></th><th>LI</th><th>SP</th><th>GIT</th><th>NA</th><th>GE</th><th>CIVIT.</th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC AGADIR</td><td>ME119W</td><td>19-5</td><td></td><td>13-5</td><td>15-5</td><td>21-5</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>MAERSK SEMARANG</td><td>120W</td><td>26-5</td><td></td><td>20-5</td><td>22-5</td><td>28-5</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>MSC MARIA ELENA</td><td>ME121W</td><td>2-6</td><td></td><td>27-5</td><td>29-5</td><td>4-6</td><td>3</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr></tbody></table>									LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	MSC AGADIR	ME119W	19-5		13-5	15-5	21-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MAERSK SEMARANG	120W	26-5		20-5	22-5	28-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC MARIA ELENA	ME121W	2-6		27-5	29-5	4-6	3	18	18	18	18																		
		LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS																																																																			
MSC AGADIR	ME119W	19-5		13-5	15-5	21-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																			
MAERSK SEMARANG	120W	26-5		20-5	22-5	28-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																			
MSC MARIA ELENA	ME121W	2-6		27-5	29-5	4-6	3	18	18	18	18																																																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).						2 <table><thead><tr><th></th><th></th><th></th><th>SP</th><th>GIT</th><th>NA</th><th>CIVIT.</th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>PUSAN C</td><td>MA113R</td><td></td><td>Vedi</td><td>11-5</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>T.B.N.</td><td>MA114R</td><td></td><td>Serv.</td><td>18-5</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>T.B.N.</td><td>MA115R</td><td></td><td>5</td><td>25-5</td><td>5</td><td>3</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr></tbody></table>										SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	PUSAN C	MA113R		Vedi	11-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	T.B.N.	MA114R		Serv.	18-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	T.B.N.	MA115R		5	25-5	5	3	18	18	18	18																						
			SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS																																																																				
PUSAN C	MA113R		Vedi	11-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																				
T.B.N.	MA114R		Serv.	18-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																				
T.B.N.	MA115R		5	25-5	5	3	18	18	18	18																																																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA GOLFO - <u>Servizio diretto</u> - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) . <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>						3 <table><thead><tr><th></th><th></th><th>LI</th><th>SP</th><th>GIT</th><th>NA</th><th>CIVIT.</th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC CHARLESTON</td><td>MF119W</td><td></td><td>23-5</td><td>18-5</td><td>21-5</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>SEALAND WASHINGTON</td><td>120W</td><td></td><td>30-5</td><td>25-5</td><td>28-5</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>MSC TORONTO</td><td>MF121W</td><td></td><td>6-6</td><td>1-6</td><td>4-6</td><td>3</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr><tr><td>T.B.N.</td><td></td><td></td><td>13-6</td><td>8-6</td><td>11-6</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>									LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	MSC CHARLESTON	MF119W		23-5	18-5	21-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	SEALAND WASHINGTON	120W		30-5	25-5	28-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC TORONTO	MF121W		6-6	1-6	4-6	3	18	18	18	18	T.B.N.			13-6	8-6	11-6																
		LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS																																																																				
MSC CHARLESTON	MF119W		23-5	18-5	21-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																				
SEALAND WASHINGTON	120W		30-5	25-5	28-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																				
MSC TORONTO	MF121W		6-6	1-6	4-6	3	18	18	18	18																																																																				
T.B.N.			13-6	8-6	11-6																																																																									
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it MESSICO <u>Servizio diretto</u> - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades). CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>						4 <table><thead><tr><th></th><th></th><th>LI</th><th>SP</th><th>GIT</th><th>NA</th><th>CIVIT.</th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC ALGHERO</td><td>MC118A</td><td></td><td>11-5</td><td>7-5</td><td></td><td>10-5</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>MSC JEONGMIN</td><td>MC119A</td><td></td><td>18-5</td><td>14-5</td><td></td><td>17-5</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>MSC CLEA</td><td>MC120A</td><td></td><td>25-5</td><td>21-5</td><td></td><td>24-5</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr></tbody></table>									LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	MSC ALGHERO	MC118A		11-5	7-5		10-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC JEONGMIN	MC119A		18-5	14-5		17-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC CLEA	MC120A		25-5	21-5		24-5	18	18	18	18																						
		LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS																																																																				
MSC ALGHERO	MC118A		11-5	7-5		10-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																				
MSC JEONGMIN	MC119A		18-5	14-5		17-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																				
MSC CLEA	MC120A		25-5	21-5		24-5	18	18	18	18																																																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA WEST COAST - <u>Servizio diretto</u> - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); <u>SERVIZIO DIRETTO</u> - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: <i>Port of Spain</i> . Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: <i>Mariel</i> (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: <i>Georgetown</i> . Surimane: <i>Paramaribo</i> . Barbados: <i>Bridgetown</i> . <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>						5 <table><thead><tr><th></th><th></th><th></th><th>GIT</th><th>SP</th><th>GE</th><th>NA</th><th></th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC FLORENTINA</td><td>NL0117R</td><td></td><td></td><td>20-5</td><td></td><td>21-5</td><td></td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>MSC LAURA</td><td>NL0118R</td><td></td><td></td><td>27-5</td><td></td><td>28-5</td><td></td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>MSC MAUREEN</td><td>NL0119R</td><td></td><td></td><td>3-6</td><td></td><td>4-6</td><td></td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr></tbody></table>										GIT	SP	GE	NA		VE	RA	AN	TS	MSC FLORENTINA	NL0117R			20-5		21-5		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC LAURA	NL0118R			27-5		28-5		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC MAUREEN	NL0119R			3-6		4-6		18	18	18	18																		
			GIT	SP	GE	NA		VE	RA	AN	TS																																																																			
MSC FLORENTINA	NL0117R			20-5		21-5		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																			
MSC LAURA	NL0118R			27-5		28-5		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																			
MSC MAUREEN	NL0119R			3-6		4-6		18	18	18	18																																																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA - Montreal - <u>SERVIZIO DIRETTO</u> - (e prosezuzioni interne).						6 <table><thead><tr><th></th><th></th><th></th><th>GIT</th><th>LI</th><th>GE</th><th colspan="6"></th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC ANGELA</td><td>CX119A</td><td></td><td>15-5</td><td>16-5</td><td>17-5</td><td colspan="6"></td></tr><tr><td>MSC ANIELLO</td><td>CX120A</td><td></td><td>22-5</td><td>23-5</td><td>24-5</td><td colspan="6"></td></tr><tr><td>T.B.N.</td><td>CX121A</td><td></td><td>29-5</td><td>30-5</td><td>31-5</td><td colspan="6"></td></tr></tbody></table>										GIT	LI	GE							MSC ANGELA	CX119A		15-5	16-5	17-5							MSC ANIELLO	CX120A		22-5	23-5	24-5							T.B.N.	CX121A		29-5	30-5	31-5																								
			GIT	LI	GE																																																																									
MSC ANGELA	CX119A		15-5	16-5	17-5																																																																									
MSC ANIELLO	CX120A		22-5	23-5	24-5																																																																									
T.B.N.	CX121A		29-5	30-5	31-5																																																																									
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne).						7 <table><thead><tr><th></th><th></th><th>SP</th><th>GE</th><th>GIT</th><th>NA</th><th>CIVIT.</th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC CLAUDIA</td><td>YY117R</td><td></td><td></td><td></td><td>5-5</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>MSC CAPUCINE R</td><td>YM118A</td><td>10-5</td><td></td><td></td><td></td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>T.B.N.</td><td>MW118A</td><td></td><td>14-5</td><td></td><td></td><td>3</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr><tr><td>MSC SAMAR</td><td>FJ119E</td><td></td><td></td><td>15-5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>MSC CLAUDIA</td><td>YY118R</td><td></td><td></td><td></td><td>12-5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>									SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	MSC CLAUDIA	YY117R				5-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC CAPUCINE R	YM118A	10-5				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	T.B.N.	MW118A		14-5			3	18	18	18	18	MSC SAMAR	FJ119E			15-5							MSC CLAUDIA	YY118R				12-5					
		SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS																																																																				
MSC CLAUDIA	YY117R				5-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																				
MSC CAPUCINE R	YM118A	10-5				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																				
T.B.N.	MW118A		14-5			3	18	18	18	18																																																																				
MSC SAMAR	FJ119E			15-5																																																																										
MSC CLAUDIA	YY118R				12-5																																																																									
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Chennai (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malé.						7 BIS <table><thead><tr><th></th><th></th><th>SP</th><th>GE</th><th>GIT</th><th>NA</th><th>CIVIT.</th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC CAPUCINE R</td><td>YM118A</td><td>10-5</td><td></td><td></td><td></td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>T.B.N.</td><td>MW118A</td><td></td><td>14-5</td><td></td><td></td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>MSC SAMAR</td><td>FJ119E</td><td></td><td></td><td>15-5</td><td></td><td>3</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr><tr><td>MSC CLAUDIA</td><td>YY118R</td><td></td><td></td><td></td><td>12-5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>									SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	MSC CAPUCINE R	YM118A	10-5				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	T.B.N.	MW118A		14-5			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC SAMAR	FJ119E			15-5		3	18	18	18	18	MSC CLAUDIA	YY118R				12-5																
		SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS																																																																				
MSC CAPUCINE R	YM118A	10-5				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																				
T.B.N.	MW118A		14-5			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																				
MSC SAMAR	FJ119E			15-5		3	18	18	18	18																																																																				
MSC CLAUDIA	YY118R				12-5																																																																									
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.						8 <table><thead><tr><th></th><th></th><th>LI</th><th>GIT</th><th>GE</th><th>NA</th><th>PA</th><th>VE</th><th>RA</th><th>AN</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC AJACCIO</td><td>MM118A</td><td>11-5</td><td></td><td>10-5</td><td></td><td></td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>LONG BEACH EXPRESS</td><td>MM119A</td><td>18-5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>MSC CLAUDIA</td><td>YY117R</td><td></td><td></td><td></td><td>5-5</td><td></td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr><tr><td>MSC CLAUDIA</td><td>YY118R</td><td></td><td></td><td></td><td>12-5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>									LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS	MSC AJACCIO	MM118A	11-5		10-5			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	LONG BEACH EXPRESS	MM119A	18-5					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC CLAUDIA	YY117R				5-5		18	18	18	18	MSC CLAUDIA	YY118R				12-5																
		LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS																																																																				
MSC AJACCIO	MM118A	11-5		10-5			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																				
LONG BEACH EXPRESS	MM119A	18-5					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																				
MSC CLAUDIA	YY117R				5-5		18	18	18	18																																																																				
MSC CLAUDIA	YY118R				12-5																																																																									
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezuzioni interne). COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne). EL SALVADOR - Acajutla. NICARAGUA - Corinto.						9 <table><thead><tr><th></th><th></th><th></th><th>CIVIT.</th><th>SP</th><th>GIT</th><th>NA</th><th>GE</th><th>CIVIT.</th><th>VE</th><th>RA</th><th>TS</th></tr></thead><tbody><tr><td>MSC ALGHERO</td><td>MC118A</td><td>10-5</td><td>11-5</td><td>7-5</td><td></td><td></td><td></td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td><td>Vedi</td></tr><tr><td>MSC JEONGMIN</td><td>MC119A</td><td>17-5</td><td>18-5</td><td>14-5</td><td></td><td></td><td></td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td><td>Serv.</td></tr><tr><td>MSC CLEA</td><td>MC120A</td><td>24-5</td><td>25-5</td><td>21-5</td><td></td><td></td><td></td><td>18</td><td>18</td><td>18</td><td>18</td></tr></tbody></table>										CIVIT.	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	TS	MSC ALGHERO	MC118A	10-5	11-5	7-5				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC JEONGMIN	MC119A	17-5	18-5	14-5				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC CLEA	MC120A	24-5	25-5	21-5				18	18	18	18																		
			CIVIT.	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	TS																																																																			
MSC ALGHERO	MC118A	10-5	11-5	7-5				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																																																			
MSC JEONGMIN	MC119A	17-5	18-5	14-5				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																																																			
MSC CLEA	MC120A	24-5	25-5	21-5				18	18	18	18																																																																			

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE												VOY		DA											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1. 10	LI												SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS					
	MSC CARMEN		MW118A	9-5	Vedi	7-5	Vedi	11-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi					
	MSC SAMANTHA		MW119A	16-5	Serv.	14-5	Serv.	18-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.					
	T.B.N.		MW120A	23-5	9	21-5	3	25-5	18	11	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18					
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9. 11	CIVIT.												SP	GIT		AN										
	MSC ALGHERO		MC118A	10-5	11-5	7-5								Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi				
	MSC JEONGMIN		MC119A	17-5	18-5	14-5								Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.				
	MSC CLEA		MC120A	24-5	25-5	21-5								18	18	18	18	18	18	18	18	18				
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i> 12	SP												GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS						
	MSC ROMA		MA117A	13-5	15-5								Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi					
	APL MIAMI		ONNA5E	20-5	22-5								Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.					
	NORTHERN JAVELIN		MA119A	27-5	29-5								18	(via SP)	18	18	18	18	18	18	18					
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i> 12 BIS	SP												GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS						
	MSC CHARLOTTE		YY118R								12-5															
	MSC CHARLOTTE		YY119R								19-5															
	MSC CHARLOTTE		YY120R								26-5															
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Dubai, <i>destinazioni via Dubai</i>, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Quingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka. 13	SP												NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS							
	MSC SAMAR		FJ119E								Vedi	17-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi						
	MSC LENI		FJ120E								Serv.	28-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.						
	MSC ARINA		FJ121E								16	4-6	15	18	18	18	18	18	18							
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou), JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya. 13 BIS	SP												NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS							
	MSC CAPUCINE R		YM118A	10-5	Vedi								Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi						
	MSC LAUREN		IV115R	17-5	Serv.								Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.						
	T.B.N.			24-5	16								18	18	18	18	18	18	18	18						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba. 14	LI												SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO								
	ATLANTIC EXPRESS		YA119A	13-5								Vedi								Vedi	Vedi	Vedi				
	KANTATA		YA120A	20-5								Serv.								Serv.	Serv.	Serv.				
	ATLANTIC EXPRESS		YA121A	27-5								2								3	18					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it MAROCCO - Casablanca. 15	SP												GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO									
	MSC CAPUCINE R		YM118A	8-5								Vedi								Vedi	Vedi	Vedi				
	MSC ASLI		YM119A	15-5								Serv.								Serv.	Serv.	Serv.				
	MSC CAPUCINE R		YM120A	22-5								1								3	18					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro.. 16	LI												SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS						
													Vedi	Vedi								Vedi				
													Serv.	Serv.								Serv.				
													12	7 e 8								12bis				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura. 17	LI												GIT	GE	NA	VE							RA	AN	TS	
	MSC CARMEN		MW118A	9-5	7-5	11-5	Vedi																			
	MSC SAMANTHA		MW119A	16-5	14-5	18-5	Serv.																			
	T.B.N.		MW120A	23-5	21-5	25-5	3																			

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		Voy Da										
			BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:		
	MSC MIA SUMMER		AE117A	4-5	3-5			1-5			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC MARYLENA		AE118A	11-5	10-5			8-5					
	MSC MIA SUMMER		AE119A	18-5	17-5			15-5					
	T.B.N.		AC118A	7-5	POLCE					9-5	THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSIYSK GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC NILGUN		AC119A	14-5						16-5			
	MSC LARA		AC120A	21-5						23-5			
	MSC RHIANNON		AA117A	2-5	1-5				4-5		PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC ALIX 3		AA118A	9-5	8-5				11-5				
	MSC MASHA 3		AA119A	11-5	15-5				18-5				
	MSC GIANNINA		AB118A	5-5	8-5	7-5		4-5	11-5		ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	SPIRIT OF TOKYO		AB119A	12-5	15-5	14-5		11-5	18-5				
	MSC JEMIMA		AB120A	19-5	22-5	21-5		18-5	25-5				
	T.B.N.		AM117A						1-5		KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	T.B.N.		AM118A						8-5				
	MAERSK HUACHO		118E					10-5			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
	MAERSK HIDALGO		119E					17-5					
	MAERSK HONG KONG		120E					24-5					
	MANDO		AH118A	12-5	11-5	10-5		12-5	7-5		GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MANDO		AH119A	19-5	18-5	17-5		19-5	14-5				
	CONTSHP IVY		AY117A	6-5			4-5		1-5	3-5	MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	CONTSHP IVY		AY118A	13-5			11-5		8-5	10-5			
	SPIRIT OF CHENNAI		AS118A	5-5	7-5			4-5			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC TIA		AS119A	12-5	14-5			11-5					
	SPIRIT OF CHENNAI		AS120A	19-5	21-5			18-5					
	MSC ITALIA F		AH118A						2-5		BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC ITALIA F		AH119A						9-5				

La tragedia del vecchio “Nangaala”



Nella foto: Il sommergibile indonesiano “Nangaala” in una foto ufficiale.

BALI – L’ennesima tragedia del mare, che ha coinvolto il sommergibile indonesiano “Nangaala” la settimana scorsa, ha visto l’intervento massiccio - ma purtroppo inutile - di decine e decine di navi da soccorso: con tanto di “campane” da profondità, rover specializzati e super-idrofoni per captare eventuali segnali di sopravvivenza.

L’inchiesta della marina indonesiana chiarirà il perché della tragedia. Ma già adesso, sulla base dei dati disponibili, è vero che il sommergibile fosse troppo vecchio, poco revisionato e per di più sovraccarico (52 persone a bordo invece di 40). Nel corso dell’esercitazione cui partecipava, aveva chiesto il permesso - forse per un eccesso di fiducia del comandante - di scendere in profondità. Poi il silenzio definitivo.

Non ci sono dubbi che il vecchio battello sia colato a picco su un fondale di oltre 800 metri, quando la massima quota di collaudo fosse - a nave nuova - di 230 metri. Secondo gli studi internazionali, oltre i 200 metri di profondità le possibilità che un sommergibile possa sopravvivere a guasto sono

minime. Probabilmente collana a picco lo scafo ha superato la profondità di massima resistenza ed è implso, frantumandosi o comunque uccidendo all’istante l’equipaggio. Un salvataggio a quelle profondità, anche se qualche compartimento avesse resistito con alcuni superstiti, sarebbe stato comunque impossibile o quasi.

Per un confronto, i media specializzati ricordano la tragedia del modernissimo sommergibile nucleare russo “Kursk” affondato per un’esplosione interna nel 2000 nel mare di Barents, in cui morirono i 118 membri dell’equipaggio, malgrado alcuni fossero sopravvissuti più ore in una cellula resistente. Il sottomarino era finito su un fondale di 105 metri mentre poteva resistere, se integro, fino a 600 metri: Ma le esplosioni interne avevano ucciso quasi tutti e bordo salvo un gruppetto di superstiti a poppa, che tuttavia non fu possibile raggiungere in tempo. Solo 5 giorni dopo un batiscavo norvegese riuscì ad agganciare il relitto e fu possibile accertare che non c’erano superstiti: quelli che si erano salvati a poppa erano morti quando era finito l’ossigeno.

NOSTRA INTERVISTA A UNO SPECIALISTA MONDIALE DI SALVATAGGI

Drass: “Nessuna sopravvivenza possibile”



Sergio Cappelletti

LIVORNO – L’ingegner Sergio Cappelletti è il presidente della Drass Underwater Technology and Defence di Livorno, con sede operativa

in via Mattei 6 e altre all’estero, tra cui un forte impianto in Romania. Ha di recente vinto una gara per fornire alla Marina Militare italiana un apparato di soccorso per sottomarini in avaria ad alta profondità. Gli abbiamo chiesto un parere sulla sciagura del sommergibile indonesiano sparito al largo di Bali. Ecco l’intervista.

Ingegnere Cappelletti, la sua azienda Drass, ex gloriosa Cosmos, è tra gli specialisti mondiali per i sistemi di salvataggio nei sommergibili e sottomarini ad alta profondità. Che può dirci del dramma del “Nangaala”?

“Difficile entrare nei dettagli delle possibili operazioni di salvataggio se non sappiamo ancora perché il mezzo sia affondato. Era vecchio e tutti i suoi apparati lo erano, quindi può esserci stata un’avarità che ha portato a un violento ingresso d’acqua e quindi all’affondamento. Si sono fatte anche cause, l’esplosione accidentale di un siluro, eccetera. Nell’un caso come nell’altro il battello è affondato e raggiunta la profondità di collasso della struttura resistente si è schiacciato. A quel punto sono morti tutti, se già non lo erano prima”.

Abbiamo letto che sarebbe su un fondale tra i 700 e gli 800 metri: possibile qualche sopravvissuto, magari per qualche ora,

a quella profondità?

“Ritengo sia da escludersi per quel mezzo. Quel modello di sommergibile era collaudato, a nuovo, con margine di profondità di 240 metri: il che significa che la resistenza effettiva standard in genere viene garantita moltiplicando per due quella ufficiale, quindi a 460 metri. Per un battello di nuova costruzione possiamo aggiungere un ulteriore margine di qualche decina di metri ma non più. Il “Nangaala” era uno dei più vecchi sommergibili in servizio, escludo che potesse resistere a quelle quote, qualsiasi cosa fosse successo per portarlo così in basso”.

La sua Drass ha un record mondiale: quello di un apparato che riesce a portare aria fresca

e estrarre l’aria viziata da un sommergibile affondato fino ad altissima profondità, dando così possibilità di sopravvivenza di giorni ad eventuali superstiti. In che consiste?

“Abbiamo brevettato un complesso apparato che, come riferisce lei correttamente, si collega dalla superficie al relitto fino a 600 metri di profondità, rifornendo l’eventuale settore ancora stagno di aria fresca, ed estraendo quella povera di ossigeno. Altre società hanno lavorato sullo stesso principio, ma non superano attualmente i 300/400 metri. Non è un intervento semplice, ma l’impianto Drass è ormai ampiamente collaudato”.

Ci sembra evidente che per

i poveri marinai indonesiani non sarebbe comunque servito, alla profondità cui sono finiti, già schiacciati o affogati. Ma i sottomarini più recenti hanno margini più alti?

“Certamente sì, anche se nessuno li ufficializza. Per i sottomarini nucleari si parla di quote di sopravvivenza di oltre 1000 metri, ma personalmente non mi piacerebbe provarci. Sono mezzi estremamente complessi, vere e proprie piccole città, con migliaia di apparati e impianti ciascuno dei quali può essere, in teoria, una causa di avaria. Hanno anche mezzi autonomi di salvataggio: insomma un altro mondo”.

Antonio Fulvi

CONTINUA IL FLUSSO DEI MIGRANTI DALL’AFRICA

Salvati dalla Guardia Costiera oltre cento su un peschereccio



ROMA – La Guardia Costiera italiana ha localizzato, sabato scorso, in area di responsabilità SAR italiana, un’imbarcazione tipo motopesca con a bordo circa 32 persone, tra i quali anche minori, visibili sul ponte dell’unità e con altre persone sotto coperta.

Considerate le pessime condizioni meteorologiche in atto (mare 6/7 con raffiche di vento fino a 40 nodi) il Centro Nazionale Operativo della Guardia Costiera italiana assumeva il coordinamento delle operazioni SAR disponendo l’immediata uscita in mare di tre motovedette (CP321 di Crotone, CP323 di Siracusa e CP326 di Roccella Jonica) e dell’areo Guardia Costiera Manta 10-02 di Catania. Il centro operativo della Guardia Costiera individuava nell’area, la motonave “Amelie Borchard” e la faceva dirigere verso l’imbarcazione in pericolo.

La motonave, alle 11.45, riusciva a stabilire un contatto col motopeschereccio apprendendo che a bordo vi erano almeno cento persone.

A causa delle condizioni particolarmente avverse, il convoglio continuava ad essere scortato e monitorato, anche durante la notte, dalle motovedette della Guardia

Costiera con a bordo il team operativo di Rescue Swimmer (soccorritori marittimi): il peschereccio veniva protetto dal forte vento e dalle onde grazie al ridosso del mercantile. Le proibitive condizioni meteorologiche impedivano eventuali trasbordi.

Nell’ultimo tratto di navigazione verso Roccella Jonica, il motore del peschereccio si è arrestato e la barca in balia delle onde ha rischiato di capovolgersi.

È stata quindi presa immediatamente a rimorchio dalle motovedette della Guardia Costiera che hanno, così, portato all’ormeggio al sicuro l’imbarcazione traendo in salvo tutte le persone a bordo al termine di una missione lunga e molto difficile terminata nel porto di Roccella Jonica. Si è così evitata un’altra tragedia come quella immediatamente successiva in acque libiche con la morte di circa duecento migranti.



CAROLI



Hotels

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

green
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

NELLA CLASSIFICA MONDIALE DEI PAESI GREEN

Italia tra le più sostenibili



ROMA – L'Italia ha scalato la classifica della sostenibilità mondiale collocandosi al quarto posto con ben 5 aziende in graduatoria, preceduta solo dalla Spagna che è prima con 7 aziende e da Stati Uniti e Taiwan entrambi i Paesi con 6 aziende nel ranking A metterlo in evidenza è Ener2Crowd.com, la prima piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico.

La top-5 italiana include Enel, Leonardo, Pirelli, Snam e Terna, le quali sono tutte incluse nella categoria Impact Award, che aggrega 2 valutazioni di sostenibilità a livello globale: la A-List dell'organizzazione senza scopo di lucro CDP (www.cdp.net) che gestisce il sistema di divulgazione nell'ambito della gestione degli

impatti ambientali di aziende, città, stati e regioni ed il Corporate Sustainability Assessment (CSA) in ambito ESG - Environmental, Social and Governance di Standard and Poor's (www.spglobal.com/esg/csa/), tra le prime 3 agenzie di rating al mondo.

Non solo le grandi imprese possono trasformare in modo sostenibile il loro modello di produzione e rilanciare la loro competitività. Anche - e forse soprattutto - le piccole e medie imprese, quelle che hanno maggiori difficoltà di accesso al credito per questioni troppo spesso di natura burocratica, possono beneficiare di questa grande occasione di crescita, attraverso - ad esempio - il lending crowdfunding di Ener2Crowd.com quale risorsa

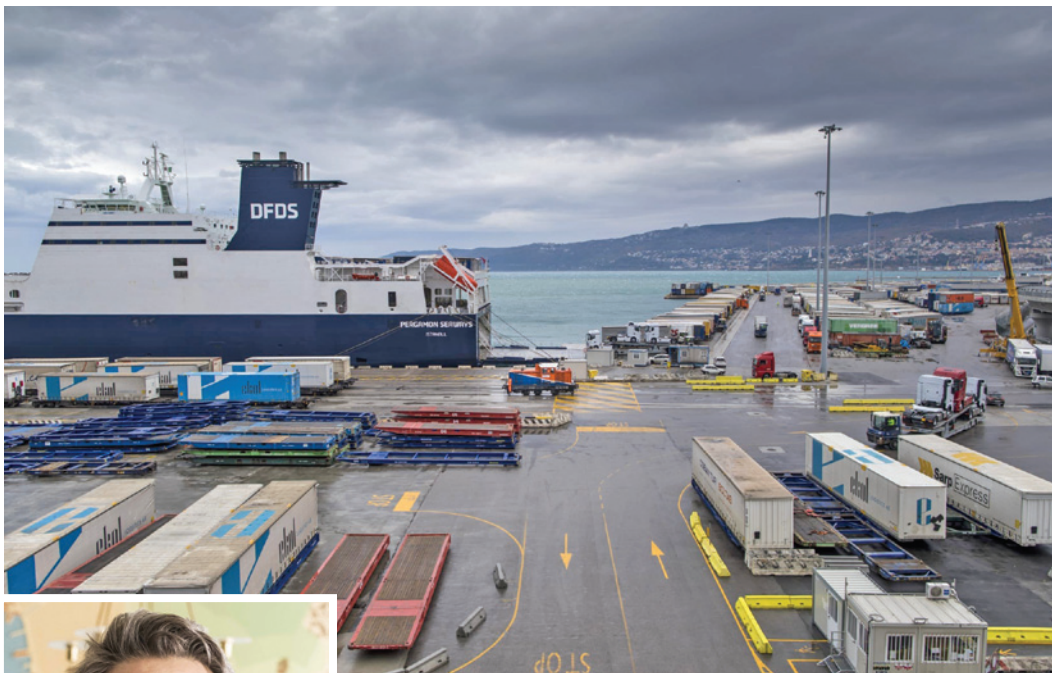
che può garantire loro in tempi brevissimi la liquidità "ecologica" di cui hanno bisogno.

Si va dunque verso una transizione ecologica a 360 gradi che riguarda imprese di ogni dimensione interessate a ricostruire una società in cui vengano realizzate riforme benefiche per l'ambiente, a vantaggio di tutti. E questo cambiamento di rotta non solo consentirà di costruire le basi per un futuro migliore per le generazioni dei nostri figli e dei nostri nipoti ma consentirà anche di fermare il ciclo della bassa crescita italiana in un momento in cui il Covid-19 ha messo l'intera umanità davanti ad un problema di portata gigantesca, mostrando tutta la debolezza del nostro sistema-mondo nel cercare di affrontarlo.

GRAZIE ALLA FERROVIA RISPARMIATE OLTRE MILLE TONNELLATE DI CO²

Trieste sviluppa rete con Norimberga

L'impegno del presidente D'Agostino per il costante potenziamento del network intermodale



Zeno D'Agostino

TRIESTE – Lo scorso 5 novembre 2020, in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa e l'Italia erano interessate dalle misure di lockdown, partiva il primo treno intermodale da Trieste per Norimberga, lungo un corridoio ferroviario di oltre 680 km al fine di garantire la connettività con le aree industriali europee e di consumo di riferimento. Ora il servizio che collega il Terminal Samer Seaport del porto di Trieste e il terminal

intermodale Tricon di Norimberga, gestito dal Gruppo Bayernhafen, si consolida raddoppiando le sue frequenze di circolazione, che passano da 1 a 2 per settimana.

Da Novembre 2020 ad Aprile 2021, le unità movimentate sono state 1400, con un risparmio nel periodo di circa 1200 ton di CO² e di 3266 kg di ossidi di azoto.

Fattore chiave di questa crescita è la collaborazione consolidata tra Alpe Adria, società che si oc-

cupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico dello scalo giuliano, e DFDS, gruppo danese leader del trasporto ro-ro.

Il collegamento mira a definire performance efficienti attraverso un modello di produzione ferroviaria flessibile implementato in cooperazione con Mercitalia Rail, principale impresa ferroviaria nazionale.

Con il servizio infatti, vengono movimentate unità intermodali con merce time-sensitive che, una volta sbarcata a Trieste dalla Turchia, necessitano di arrivare a destino nei tempi più brevi possibili. Prossimo step sarà quello di attirare e gestire sul corridoio volumi di container che sbarcano a Trieste con le mega navi delle principali shipping lines provenienti dal Far East.

La capacità di soddisfare in tempo le esigenze richieste dalle nuove catene logistiche e di produzione, anche a seguito degli effetti del Covid, sarà dunque la sfida che interesserà sempre di più il porto di Trieste. "Il nostro sistema logistico - afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - è in grado di rispondere alla domanda, attraverso il costante sviluppo del network intermodale. Con l'aumento della capacità ferroviaria, nel 2025 potremo garantire la movimentazione di quasi tre volte quella attuale grazie al potenziamento dell'impianto ferroviario".

CON LEGA NAVALE ITALIANA E MINISTERO DELL'ISTRUZIONE

Giovani vincitori del concorso "Insieme cambiamo la rotta"

Un appello internazionale in difesa dei cetacei alla vigilia della loro mattanza

ROMA – Si è concluso con la proclamazione dei vincitori, il concorso "Insieme Cambiamo la Rotta, No alla Plastica in mare, nei fiumi, nei laghi. Cambiamenti climatici, cause erimedi" indetto dal Ministero dell'Istruzione e dalla Lega Navale Italiana per l'anno scolastico 2019/2020 e, successivamente, prorogato al 1 marzo 2021 a causa della pandemia dovuta al Covid. Il concorso era rivolto agli alunni delle scuole primarie e secondarie di I e II grado, con lo scopo di stimolare negli studenti una riflessione sulle principali problematiche ambientali, cambiamenti climatici e inquinamento, e favorire una maggiore consapevolezza da parte dei ragazzi sui temi della sostenibilità, della protezione dell'ambiente e della cura della "casa comune".

Il concorso ha ottenuto un eccellente risultato, sia in termini di partecipazione, con circa 500 elaborati pervenuti, sia in termini di qualità dei lavori presentati. Particolare impressione ha destato nella Giuria mista Ministero dell'Istruzione/LNI la spiccata sensibilità dimostrata dai ragazzi rispetto ai temi del benessere collettivo e dell'adozione di corretti stili di vita, nonché la padronanza



dei mezzi espressivi adottati che hanno spaziato dal componimento scritto alla grafica digitale ed agli audiovisivi.

"La diffusione nelle giovani generazioni della cultura marittima, dell'amore per il mare e dell'impegno per la tutela dell'ambiente marino, costituiscono i principali impegni istituzionali della Lega Navale", afferma il presidente Nazionale ammiraglio Donato Marzano, "ed in questo senso

la possibilità di operare in stretta sinergia con il Ministero dell'Istruzione e con le Strutture scolastiche periferiche offerta dal Protocollo di Intesa in vigore, costituisce uno strumento essenziale per raggiungere gli studenti con percorsi formativi e informativi dedicati alla cultura del mare e dell'ambiente. Ringrazio il Ministero dell'Istruzione per la piena riuscita del Concorso, certo di continuare la preziosa collaborazione con altre importanti iniziative a favore dei nostri ragazzi e del mare".

Nel corso della cerimonia della premiazione, che si svolgerà in presenza quando le condizioni di sicurezza dovute al Covid-19 lo permetteranno, saranno offerti ai primi due classificati di ogni categoria corsi di vela presso le Sezioni ed i Centri Nautici della Lega Navale, con la possibilità, qualora le condizioni lo consentano, di offrire ai più grandi un periodo di imbarco sulle Navi a Vela della Marina Militare. I lavori degli alunni vincitori, unitamente agli elaborati che hanno ottenuto una menzione speciale da parte della Giuria, troveranno una piena valorizzazione mediante pubblicazione sul Sito istituzionale della Lega Navale.

SODDISFAZIONE DEI VERTICI DI MAREVIVO

Anche il mare nel piano rilancio



Rosalba Giugni

ROMA – Marevivo "apprende con soddisfazione" l'inserimento di un capitolo dedicato al mare all'interno del PNRR, richiesta che era stata avanzata lo scorso marzo da Rosalba Giugni e Ferdinando Boero, rispettivamente presidente e vicepresidente di Marevivo, durante un intervento in audizione presso la Commissione Ambiente del Senato.

Come si legge nel punto M2C4 investimento 3.5 della Missione 2 Rivoluzione verde e transizione ecologica del PNRR "Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini": "Il piano sviluppato prevede interventi su larga scala

per il ripristino e la protezione dei fondali e degli habitat marini nelle acque italiane, finalizzati a invertire la tendenza al degrado degli ecosistemi mediterranei potenziandone la resilienza ai cambiamenti climatici e favorendo così il mantenimento e la sostenibilità di attività fondamentali non solo per le aree costiere, ma anche per le filiere produttive essenziali del Paese (pesca, turismo, alimentazione, crescita blu)".

"Siamo molto soddisfatti di questo risultato, finalmente il Mare entra nell'agenda di Governo, un passo fondamentale verso la sostenibilità ambientale" ha dichiarato Rosalba Giugni. "Adesso si proceda subito all'istituzione di una Cabina di Regia per una governance del Mare: è dalla chiusura nel 1993 del Ministero della Marina Mercantile con la sua Consulta, infatti, che le istanze legate al mare sono state divise in sette ministeri ed è mancata una vera politica integrata per l'ecosistema marino. Da allora Marevivo ha sollecitato ripetutamente i Governi che si sono succeduti affinché istituissero un organismo alla Presidenza del Consiglio, e questa è un'occasione unica per assolvere a questa mancanza".

green
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

CON NUOVI CONTRATTI PER CIRCA 200 MILIONI

Ligabue SpA ridisegna il futuro



Nella foto (da dx): Inti Ligabue e Paolo Ramadori.

VENEZIA – Superato l'entusiasmante giro di boa del centenario nel 2019 e affrontato con decisione l'anno della drammatica emergen-

za sanitaria a livello globale, la Ligabue SpA ha avviato il 2021 e il secolo entrante con importanti novità: una nuova filosofia azien-

dale, una nuova organizzazione e nuovi contratti per circa 200 milioni di euro.

“Nei 12 mesi che sono coincisi con questo terribile momento storico - spiega Inti Ligabue ceo e chairman della società veneziana operante in 14 diversi Paesi del mondo - abbiamo colto l'occasione per voltare pagina e ridisegnare l'organizzazione per il futuro.

Il centenario ha segnato una tappa importante per la Ligabue, ma il nuovo presente richiedeva un forzato e necessario cambiamento organizzativo e di approccio al business, che abbiamo voluto affrontare tempestivamente “La multinazionale - tra i leader a livello mondiale nel settore del Food Service e Life Support, specializzata nei servizi per il mercato marittimo (crocieristico e merci) e industriale legato alle risorse energetiche (Oil & Gas e Mining) in zone remote - ha visto dunque un importante e sostanziale

cambiamento sia nell'organizzazione che nel management, con il rinnovamento di diverse figure manageriali in favore di nuove e giovani professionalità e con l'inserimento di un direttore generale, l'ingegnere Paolo Ramadori, con il quale la Ligabue collabora ormai dal marzo dello scorso anno.

A Ramadori, proveniente da posizione apicali in importanti realtà industriali come Comau, Oerlikon, Bombardier Transportation e Officine Maccaferri, è stato dunque affidato il compito di ridisegnare il Business Model dell'azienda ultracentenaria.

Un nuovo approccio legato alla produzione di valore in contesti iper competitivi e dove l'efficacia del servizio è essenziale e un intervento mirato per gli aspetti più consumer del Gruppo, con una maggiore valorizzazione della consumer experience.

L'azienda - con un fatturato annuo che in fase pre-Covid, nel 2019, aveva superato i 350 milioni di euro (dai 265 milioni del 2015) - passa dunque da cinque a tre divisioni con l'accorpamento degli ambiti di attività con missione di business simile, in modo da assicurare si-



nergie e ottimizzazioni dal punto di vista operativo e di marketing strategico, ma anche investimenti per le funzioni di supporto al business.

“Interventi necessari ad affronta-

re uno scenario mutato - commenta il presidente - e una ripresa che la Ligabue intende sia come nuovo approccio al business, sia come efficacia dei costi di struttura”.

CON UNA SOLUZIONE INFORMATICA DEDICATA

IB e Crystal Pool per la sicurezza



RAPALLO – Una ulteriore evoluzione nella “cultura della sicurezza”. Questo l'obiettivo all'origine della scelta compiuta dalla società genovese di ship-management Crystal Pool (parte del gruppo Rimorchiatori Riuniti) di dotare tutta la sua flotta della soluzione InfoSHIP Quality Management progettata e realizzata dal Gruppo IB.

Grazie all'adozione di questo sistema, Crystal Pool, attraverso il suo ufficio centrale di coordinamento e le singole unità operative, sarà in grado di gestire ogni tipo di documentazione a livello di flotta - dalle certificazioni di ogni singola nave, alle checklist e form previsti in base alla tipologia del carico trasportato - mantenendo alto il livello di conformità della compagnia in relazione alle normative vigenti in materia sicurezza e qualità dettate dalle autorità marittime.

Obiettivo principe del progetto è quello di creare una “safety culture” interna alla società, attraverso

l'analisi e reportistica di situazioni di non conformità (incidenti, sinistri, rischi), costruendo così un processo continuo di indagine delle cause degli accadimenti, per porsi nella condizione di anticipare senza stress situazioni potenzialmente critiche per l'operatività e sicurezza della nave, liberando al tempo stesso l'equipaggio dall'onere di gestire manualmente procedure delicate e onerose.

“Il nostro traguardo si colloca - sottolinea un portavoce di Crystal Pool - ben al di sopra rispetto agli standard e alle best practices in tema di Health, Safety, Environment e Quality Ship Management e proprio per questo motivo nel nostro gruppo riveste un'importanza strategica la formazione continua sia del personale di bordo sia dello staff di terra, formazione che si concretizza in corsi e seminari finalizzati a innalzare il livello di sensibilità e di consapevolezza circa l'importanza di questi fattori”.

LIVORNO EXPERIENCE PER VIVERE LE TERRE D'ACQUA

Sito turistico, video, guida e mappa dell'Ambito Territoriale di Livorno

Il Comune di Livorno è capofila con Capraia e Collesalvetti



Luca Salvetti

LIVORNO – Sono stati presentati nella sala del Consiglio Comunale di Livorno il nuovo sito “Livorno Experience. Vivere le terre d'acqua”: con un video, una mappa e una guida turistica. Sono i primi prodotti dell'Ambito Territoriale

di Livorno, lo strumento di organizzazione turistica nato per gestire in forma associata l'informazione e l'accoglienza come previsto dalla Legge Regionale 86/2016, costituito dal Comune di Livorno, quale capofila, e dai Comuni di Collesalvetti e Capraia isola.

Al banco dei relatori il sindaco di Livorno Luca Salvetti, l'assessore al Turismo e Commercio Rocco Garufo, Sabina Borgogni dirigente del Settore Sviluppo Economico, Turismo e Sportello Europa del Comune di Livorno, Laura Giuliano della Cooperativa Itinera Progetti e Ricerche che ha curato la realizzazione del video, della mappa e della guida turistica. Collegati in rete la sindaco di Capraia Marida Bessi, l'assessore al turismo del Comune di Collesalvetti Dario Fattorini, la consigliera comunale di Capraia Antonella Vito, Alessan-

dro Tortelli coordinatore dei lavori della Consulta.

“Affrontare un discorso sul turismo riconcilia con il mondo soprattutto dopo un anno di emergenza Covid-19 - ha affermato il sindaco Salvetti - il nostro territorio rappresenta un unicum se riusciamo a coglierne la particolarità rispetto all'offerta del resto della Toscana che è legata soprattutto alle città d'arte. E' solo facendo sistema che possiamo ottenere risultati significativi. L'Ambito può giocare un ruolo importante dal momento che il futuro economico del nostro territorio deve passare dalla riconversione turistica”.

Il sindaco di Capraia Marida Bessi e l'assessore del Comune di Collesalvetti Fattorini hanno condiviso le parole del sindaco Salvetti aggiungendo l'importanza del ruolo del mare, delle colline e

soprattutto dell'elemento acqua, ribadendo la necessità di mettere a frutto il lavoro di programmazione e progettazione dell'Ambito Territoriale di Livorno.

La Consulta del Turismo dell'Ambito Territoriale di Livorno si è riunita pochi giorni fa alla presenza di tutti i soggetti coinvolti, dei sindaci di Livorno e Capraia, degli assessori al Turismo dei comuni di Livorno e Collesalvetti e dell'assessore regionale al Turismo Leonardo Marras.

Nell'incontro sono stati presentati: il sito e i contenuti di “Livorno Experience. Vivere le terre d'acqua”, l'attuazione del bando StarUp dell'Ambito turistico di Livorno, gli strumenti di comunicazione dell'Ambito, il piano operativo 2021 e il bando di consolidamento dell'ambito per il periodo aprile 2021-febbraio 2022.

COME CAMBIERÀ E CON QUALI CRITERI IL MONDO DEI TRASPORTI

L'ART e la “regolazione” sostenibile



Nicola Zaccheo

ROMA – Secondo il presidente dell'ART (Agenzia Regolazione Trasporti) Nicola Zaccheo l'impatto della pandemia da Coronavirus sui sistemi di trasporto ad ogni probabilità continuerà ad essere particolarmente rilevante, non solo a causa delle severe misure di blocco adottate per ridurre il rischio di diffusione del virus. Un ruolo importante nel contenere la domanda di mobilità sarà giocato anche da altri fattori, quali:

- la digitalizzazione delle attività economiche, educative e commerciali (con la crescita del remote working, la diffusione del distance learning e l'esplosione dell'e-commerce);
- le norme che hanno ridotto la capacità di trasporto per rispettare il distanziamento sociale;
- il permanere di un forte timore a condividere con altre persone l'esperienza di un viaggio, sia esso quello quotidiano verso il luogo di lavoro, o quello più lungo verso -

ad esempio - i luoghi di vacanza.

Una recente indagine Doxa per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti - sottolinea Zaccheo - ha confermato queste tendenze; oltre il 70% del campione ha dichiarato di considerare “molto meno sicuri” o “meno sicuri” rispetto alla situazione pre-Covid-19 tutti i mezzi di trasporto collettivi. La percezione di insicurezza è altrettanto forte anche per car pooling, car sharing e servizi taxi. Una volta superata l'emergenza, la transizione verso la “nuova normalità” che ci attende non sarà probabilmente un ritorno alla “vecchia mobilità” dello status quo ante.

L'esperienza della pandemia ha generato alcuni nuovi orientamenti, quali: l'eliminazione di una quota di spostamenti grazie alla digitalizzazione delle attività; la propensione a digitalizzare in misura molto più forte il sistema della mobilità collettiva.

Mai come in questo momento - dice ancora Zaccheo - è più che mai necessario ripensare alla mobilità in termini di sostenibilità, ambientale ma anche sociale.

Così come ben delineato dal PNRR appena varato dal Governo, nella “missione n. 3: le infrastrutture per una mobilità sostenibile”, sono previsti investimenti per sviluppare un sistema infrastrutturale più moderno, digitale, intermodale tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto, anche nell'ottica di una maggiore resilienza e sostenibilità, nonché per garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni.

Il Piano per la mobilità sosteni-

bile deve essere “compliant” con le strategie dello “European Green Deal” che puntano a fare del nostro il primo continente a impatto climatico zero. Per questo, particolare enfasi è dedicata alla decarbonizzazione del sistema della mobilità, come previsto dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima.

A mio parere, la “nuova mobilità” deve necessariamente passare attraverso una “regolazione sostenibile”.

L'Autorità ART ha già avviato processi che hanno, nei diversi ambiti di competenza, l'obiettivo di accrescere la sostenibilità ambientale attraverso la regolazione economica. Questi meccanismi devono essere ulteriormente potenziati nel prossimo futuro.

L'obiettivo generale dell'incremento di efficienza ed efficacia del sistema della mobilità nel suo complesso, è concepito dall'Autorità in ottica multimodale, proattiva e sinergica, rispetto alle politiche di miglioramento della sostenibilità ambientale complessiva del settore dei trasporti.

Ad esempio, in ambito ferroviario, è previsto che l'Autorità effettui una valutazione che tenga conto sia dell'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio dell'incumbent sia dei wider economic effects, con particolare riferimento ai vantaggi sociali ed ambientali. Gli outcomes attesi di tale modello regolatorio riguardano la promozione di effetti riconducibili all'incremento della mobilità sostenibile (sotto il profilo ambientale oltre che economico e sociale) che, nel caso specifico, si

realizza con lo shift modale atteso dalla strada al ferro.

Nel settore autostradale è stata introdotta una serie di strumenti che concedenti e concessionari possono utilizzare al fine di promuovere una mobilità su gomma di merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Per esempio, attraverso lo strumento della modulazione tariffaria per stimolare l'utilizzo di veicoli o modalità di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale, o attraverso un articolato meccanismo di premialità/penalità mirato a correlare le tariffe ai livelli di servizio effettivamente offerti all'utenza e ad altri aspetti relativi all'introduzione di nuove tecnologie, anche al fine di efficientare la logistica.

Nel settore aeroportuale sono state elaborate misure regolatorie volte a promuovere la sostenibilità ambientale del trasporto aereo, prevedendo in particolare la possibilità per i gestori aeroportuali di adottare modulazioni o articolazioni tariffarie che perseguano finalità di tutela ambientale, una maggiorazione della remunerazione dei gestori per investimenti correlati alla difesa dell'ecosistema, un meccanismo di premi/penalità che incentiva la riduzione dell'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali oggetto di affidamento.

Nel settore portuale, le prime misure di regolazione hanno introdotto metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, rispettando principi di tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.

www.lorenziniinterterminal.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@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

ANCHE IN MAGAZZINO PER IL TRASPORTO TOTALMENTE AUTONOMO

Sistemi a guida automatica AGV

MILANO – I nostri AGV (Automated Guided Vehicles) - sottolinea una nota del costruttore Jungheinrich - sono ideati e progettati per un trasporto completamente automatizzato. I carrelli a guida automatica si basano su collaudati carrelli di serie e sono integrati con componenti automatici controllati da software intelligenti.

Per individuare la soluzione di trasporto automatico più adatta alla vostra azienda, consideriamo sia le vostre specifiche esigenze che le peculiarità dei vostri ambienti di produzione e di magazzino. Per prima cosa, i nostri AGV garantiscono processi di trasporto precisi e sicuri. Possono infatti trasportare carichi fino a 2,5 tonnellate verso le stazioni designate in modo sicuro, completamente automatico e, grazie alla navigazione laser, con precisione millimetrica. Il carrello automatico viene fornito nella configurazione richiesta, in abbinamento a un sistema di gestione del magazzino o come soluzione stand-alone. Il sistema di trasporto automatico individuato viene adattato all'ambiente di lavoro specifico, in modo che gli AGV portino a compimento, in maniera affidabile, attività varie quali ad esempio l'interazione con



porte ad alta velocità, il prelievo e il deposito del carico sui sistemi di convogliamento o sistemi montacarichi. I nostri AGV possono essere facilmente integrati nel vostro ambiente di produzione e utilizzati in sicurezza anche in modalità mista.

Le nostre soluzioni con carrelli automatici combinano una tecnologia sofisticata e innovativa con una profonda esperienza. Per identificare l'AGV più adatto alle vostre esigenze, saremo felici di analizzare i vostri sistemi di trasporto ed individuare la soluzione ideale per ottimizzare i vostri processi. Inoltre, lavoreremo al vostro fianco, in modo da pianificare il migliore impiego possibile per il vostro

AGV. Il nostro obiettivo è consentirvi di risparmiare tempo e costi, soprattutto per attività routinarie e standardizzate, nonché quello di ridurre al minimo il rischio di potenziali danni durante il trasporto. Utilizzando carrelli automatici, i processi di trasporto diventano più efficienti e affidabili, e si ottimizzano le proprie risorse. Con la nostra pluripremiata Logistics Interface Jungheinrich, sviluppata del tutto internamente, possiamo anche facilmente integrare il vostro AGV con un sistema ERP esistente. Per i nostri sistemi logistici offriamo inoltre supporto 24/7, assicurando un'assistenza rapida tramite accesso remoto. Questo ci consente di

garantire le massime prestazioni e un intervento senza problemi in qualsiasi momento.

I magazzini automatici a grandi altezze richiedono standard tecnologici elevati per ogni componente. Il sistema completo include uno o più carrelli trilaterali automatici AGV, il sistema di scaffalature, reti di protezione con controllo degli accessi all'area e il software di gestione del magazzino (WCS). A tutto questo spesso vengono abbinati sistemi aggiuntivi come il sistema di convogliamento o ulteriori AGV. Il sistema filo-guida multifrequenza e i transponder nel pavimento assicurano un orientamento efficiente del carrello all'interno della corsia. Oltre alla movimentazione dei pallet, i trilaterali possono inoltre interagire con varie periferiche, come la porta di accesso all'area manutenzione. Per consentirne il funzionamento 24/7, l'alimentazione dei carrelli automatici a grandi altezze può contare su blindosbarre montate sullo scaffale. Scegliendo una soluzione con AGV, potrete contare su un sistema sempre disponibile. E, in caso di problemi, avrete l'assistenza del nostro team di supporto per i sistemi logistici, in loco o tramite accesso remoto.

IN VISITA ISTITUZIONALE DEL MINISTERO DEL SUD ITALIA

L'onorevole Nesci a Gioia Tauro

GIOIA TAURO – Il sottosegretario per il Sud e la Coesione territoriale onorevole Dalila Nesci ha fatto visita all'Autorità Portuale di Gioia Tauro. Accolta dal commissario straordinario dell'Ente, Andrea Agostinelli - recentemente designato a diventarne presidente, l'onorevole Nesci "ha potuto toccare con mano i recenti traguardi dello scalo calabrese e fare il punto sullo stato dell'arte della Zona Economica Speciale della Calabria".

Per presentare l'infrastruttura portuale, il commissario Agostinelli ha tenuto una riunione operativa alla quale hanno partecipato, il commissario straordinario del Governo per la ZES Calabria, Rosanna Nisticò, il commissario straordinario del Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive, Renato Bellofiore, Francesco De Bonis dell'Automar Logistics srl, Antonio Orfanò della MedCenter Container, Fabrizio Criscuolo, rappresentante della Regione Calabria nel Comitato d'indirizzo della ZES Calabria. Partendo dai dati sui traffici movimentati nel 2020, che hanno registrato una crescita del 26,6% rispetto al 2019, Agostinelli ha posto l'attenzione sull'infrastrutturazione dello scalo. Dotato



Nella foto (da sx): Dalila Nesci e Andrea Agostinelli.

di fondali di profondità pari a 18 metri, mantenuti costanti grazie ad un programma di livellamento triennale, a Gioia Tauro è possibile ricevere e lavorare, contemporaneamente, 3 ultra large portacontainer. Non a caso, ogni settimana, alle sue banchine attraccano portacontainer di capacità superiore ai 23 mila TEUs. Il commissario Agostinelli si è soffermato sull'intermodalità, avviata grazie alla recente inaugurazione del gateway ferroviario, che garantirà l'integrazione con

l'entroterra e il passaggio delle merci dal mare alle tratte terrestri regionali, nazionali e internazionali. Agostinelli ha, altresì, sottolineato, nell'ambito delle politiche a sostegno della Zona Economica Speciale, l'importanza dei due progetti presentati dall'Ente per le aree retro-portuali - per un ammontare di 13 mln di euro - approvati dal Ministero per la Coesione e inseriti nel PNRR. Nel corso dell'incontro, il commissario straordinario della ZES Calabria, Rosanna Nisticò,

ha illustrato, nel dettaglio, lo stato dell'arte della Zona Economica Speciale. Nel delineare le aree di competenza, si è soffermata sugli strumenti di semplificazione burocratica e sulle agevolazioni fiscali a sostegno delle aziende che investono nelle aree di riferimento. Da un'indagine effettuata, la professoressa Nisticò ha evidenziato come nella ZES Calabria insistono 1200 aziende, precedentemente esistenti all'istituzione della ZES Calabria. Ha, quindi, illustrato la piattaforma informatica che, a breve, sarà operativa quale importante strumento di coordinamento e promozione di tutte le realtà collegate all'istituzione della ZES Calabria.

Nel ringraziare dell'accoglienza ricevuta, il sottosegretario per il Sud e la Coesione territoriale Dalila Nesci ha offerto la sua piena disponibilità alla collaborazione istituzionale. "È necessario - ha detto l'onorevole Nesci - mantenere costante il nostro rapporto. Dobbiamo lavorare in sinergia per creare le condizioni operative affinché la ZES Calabria possa essere riempita di contenuto ed essere reale strumento a sostegno dello sviluppo delle nostre regioni del Mezzogiorno".



Con noi il tuo business non ha confini

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

DAI RAPPORTI DI CERVED E DI CONFCOMMERCIO

La salute delle PMI ancora non migliora

ROMA – La crisi delle PMI continua. Una conseguenza prevedibile di un 2021 che è iniziato tra nuovi lockdown e contagi in aumento e un piano vaccinale che procede al rilento.

Ci siamo occupati per un anno - e giustamente - della salvaguardia della salute pubblica, sacrificando attività economiche e culturali. A guardare però oggi lo stato di salute delle PMI viene da pensare che forse si sarebbe dovuto fare anche altro. Non che non sia stato fatto: i prestiti garantiti del Decreto liquidità, i ristori e i sostegni: forse era il massimo possibile, ma non è stato abbastanza.

Innumeri più aggiornati parlano chiaro: secondo Confcommercio, le cifre emblematiche del "gravissimo impatto economico e sociale generato dall'emergenza legata al Covid-19" (sono queste le parole di Enrico Postacchini durante l'audizione sul decreto Sostegni) sono i 128 miliardi di euro di crollo dei consumi nel 2020 e oggi il rischio chiusura di circa 300mila imprese del commercio al dettaglio non alimentare e del terziario di mercato, di cui 240mila come conseguenza diretta della crisi di reddito e di liquidità. E la perdita di 200mila posti di lavoro.

Confcommercio fa una fotografia solo parziale, come dimostra il dato sulla disoccupazione. In totale secondo Istat i posti di lavoro persi per Covid sono già un milione. O per la precisione, da febbraio 2020 a febbraio 2021, 945mila. La diminuzione coinvolge uomini e donne, dipendenti (-590mila) e autonomi (-355mila) e tutte le classi d'età. Nell'arco dei dodici mesi, crescono le persone in cerca di lavoro (+0,9%, pari a +21mila unità), ma soprattutto gli inattivi tra i 15 e i 64 anni (+5,4%, pari a +717mila). E da giugno, quando presumibilmente il blocco dei licenziamenti disposto da decreto sarà rimosso, chissà quante fuoriuscite dal mondo del

lavoro si dovranno fronteggiare (le previsioni dicono un altro milione di persone).

Secondo Cerved, i posti di lavoro persi in caso di fine dell'emergenza a metà anno, ammontano a 1,3 milioni (l'8,2% degli addetti impiegati prima dell'emergenza), che porterebbe il tasso di disoccupazione dal 10% del 2019 al 15% a fine 2021. In caso di crisi protratta fino a fine anno, la riduzione arriva a 1,9 milioni di unità (-11,7%), con un tasso di disoccupazione che crescerebbe al 17%.

D'altronde i ristori non sono sufficienti. La soluzione? Confcommercio ha invocato "moratorie fiscali più ampie e una proroga della moratoria sui prestiti bancari unita all'allungamento dei tempi per il rimborso dei prestiti assistiti da garanzie pubbliche". Il tema è sempre lo stesso: la carenza di liquidità, che dipende da mancati incassi e si ripercuote sui bilanci e pregiudica, a ben vedere, anche una ripartenza. Perché per ripartire c'è bisogno di investire e, ancora una volta, di liquidità.

E come ci si salva? Il consiglio di BorsadelCredito.it è quello di avere un atteggiamento proattivo e una mentalità da startup. Anche nei settori più in crisi - dai trasporti, alla ristorazione, ai viaggi - solo chi ha cambiato marcia, ha cambiato strategia, ha immaginato un futuro diverso sta già riprendendo quota. E potrà tenere livelli occupazionali e azienda. Pensare che però gli imprenditori ce la facciano da soli è anche questa pura utopia. L'impegno pubblico dovrebbe, a nostro avviso, essere più improntato a una visione strategica che tenga conto di quello che serve. Ovvero digitalizzazione massiccia, formazione e strumenti per la ricollocazione per chi alla fine di questa storia non ce l'avrà fatta e dovrà reinventarsi.

CON L'ENTRATA IN SERVIZIO DEL RO/RO EUROCARGO "VALENCIA"

Grimaldi potenzia la Ravenna-Catania



Daniele Rossi

RAVENNA – Il Gruppo Grimaldi ha potenziato i collegamenti da Ravenna per Catania e viceversa - come avevamo preannunciato - grazie all'impiego di una nave aggiuntiva, la motonave Valencia, riuscendo così ad aumentare l'offerta e a prevedere quattro partenze settimanali da Ravenna e 4 partenze settimanali da Catania, con approdo intermedio nel porto di Brindisi.

"Con tale operazione - fa sapere Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo - si aumenta la capacità totale di carico venendo incontro alle esigenze del mercato e contribuendo allo sviluppo sempre più efficiente ed ecosostenibile delle imprese logistiche e delle relative economie locali. L'impiego di un'unità addizionale testimonia la ferma volontà del Gruppo Grimaldi di investire ancora una volta nella continuità territoriale con la Sicilia andando a potenziare l'offerta già importante che la Compagnia propone per collegare Ravenna con il porto di Catania ed in generale, con tutto il network del Gruppo".

L'Eurocarga Valencia è una ro-ro Cargo Ship costruita nel 1999,

lunga 195 metri, con una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari.

"Il traffico dei traghetti - afferma Daniele Rossi, presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna - è tra quelli che meglio ha resistito alla crisi causata dalla pandemia e questo potenziamento deciso dal Gruppo Grimaldi testimonia la salute di un settore in continua crescita. E questo è un dato importante anche alla luce del fatto il Terminal Traghetti occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare (traffico combinato mare-gomma) che movimentano ogni anno circa 70.000 semirimorchi spostandoli dalle strade verso una modalità di trasporto sostenibile".

"Siamo ovviamente soddisfatti della scelta della Compagnia di Navigazione - dichiara Alberto Bissi, amministratore unico del Terminal Traghetti - che già al 31 di marzo ha incrementato il traffico dei rotabili di oltre il 15% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, che dimostra la fiducia verso T&C ed il porto di Ravenna. Con l'incremento di un terzo traghetto la storica linea Ravenna-Catania è coperta quotidianamente ed è presumibile che alla fine dell'anno sarà coperto largamente il vuoto lasciato da CIN Tirrenia".

MARFRET
Compagnie Marittime
MARSIGLIA
LINEA VENEZUELA - COLOMBIA

mn. **ALEXIS**
LIVORNO
11/05/21

mn. **OLIVIA I**
LIVORNO
18/05/21

per. Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri,
Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France,
La Guaira, Cartagena, Manzanillo,
Puerto Moin, Turbo.

AEM
AGENZIE EUROPEE MARITIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C. R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO
Via III Novembre, 8
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
www.marfret.com
e-mail: aemitalia.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Gigantismo: ma i porti?

parte delle infrastrutture portuali esistenti. La OOCL Hong Kong di 21.413 TEUs, operativa all'interno della Ocean Alliance ha una lunghezza superiore ai 400 metri e un baglio di 60 metri. Navi di questo tipo, grandi il doppio di quelle che solo dieci anni fa erano considerate flag-ship, rendono obsoleto il termine Ultra Large Container Ship (ULCS). La MSC da sola, che ha più di 90 unità in questa fascia dimensionale, ha anche in arrivo navi da 23.350 TEUs.

Le economie di scala (gigantismo) non sembrano nemmeno oggi il fattore più rilevante per affrontare la crisi. Una delle motivazioni di questi continui investimenti nelle mega-carriers consiste nel circolo vizioso innescato nel mercato armatoriale. Invece di contenere la capacità esistente nel mercato, le grandi compagnie armatoriali aggiungono ogni anno nuova capacità, sotto l'influsso dei bassi tassi d'interesse (e delle agevolazioni fiscali) e nella prospettiva che le navi rappresentino degli asset finanziari di lunga durata (più che strumenti di commercio).

La pressione sui porti e sulla logistica - scriveva ancora l'esperta poco tempo fa sulla stessa testata - è dunque fortissima. Accogliere navi di oltre 23 mila TEUs richiede ingenti investimenti lato-mare (banchine e, soprattutto, dragaggi) ma soprattutto infrastrutture di accesso, facilities dedicate e servizi di dimensione completamente diversa rispetto all'attuale. Bisogna però domandarsi se il non essere parte della rete delle mega-carriers, significa effettivamente perdere la connettività e aumentare i costi di trasporto.

Il problema delle strutture portuali per la meganavi è particolarmente sentito in Italia, dove a parte Gioia Tauro c'è poco di adatto. E

senza voler essere pessimisti, anche poco da adattare se non con spese che non ci possiamo permettere, specialmente oggi.

Da qui le perplessità del Ministero delle Infrastrutture emerse in questi giorni; con le quali sembra dovremo fare presto i conti.

Assocostieri sui debiti

ha avanzato alcune proposte ed osservazioni all'ADM circa le condizioni che legittimano la richiesta di autorizzazione alla rateizzazione del versamento d'imposta.

A parere di Assocostieri, sul piano delle condizioni di oggettiva difficoltà e dei parametri da considerare occorre tener conto, innanzitutto, degli operatori di logistica. Si ritiene fondamentale considerare come presupposto legittimante automatico e permanente la condizione, già prevista nella Circolare N. 11/2020, che il cliente depositante non versi l'accisa o non fornisca la relativa provvista per pagarla.

Sul piano delle condizioni di temporanea difficoltà economica, occorre semplificare il processo per l'autorizzazione della rateizzazione tenendo in considerazione il rendiconto finanziario, che mette a confronto il mese relativo all'immissione al consumo con la media del periodo, che potrebbe anche evidenziare una riduzione del fatturato e la sussistenza di costi finanziari.

Assocostieri ha valutato con piacere il prolungamento della rateizzazione per un periodo più ampio rispetto al mese poiché le difficoltà aziendali possono effettivamente riguardare più mesi. Per tale ragione, con riferimento al parametro del fatturato, relativamente alla percentuale del 33% ed al paragone con il semestre 2019, si valuta opportuna una dilazione di pagamento comprendente un perio-

do più ampio rispetto alle quantità mensili mediamente immesse in consumo.

Se si vuole invece considerare un periodo più recente, ad esempio il 2020, la percentuale dovrebbe scendere al 25% per evitare che alcune aziende possano non rientrare nella rateizzazione, per permanendo una situazione di crisi di liquidità.

La Circolare N. 11/2020 è stata, infatti, emanata in un periodo emergenziale di massima crisi.

Pettorino in visita

cessivamente, all'Ufficio locale Marittimo di Marina di Pisa.

Accompagnato nella visita dal direttore marittimo della Toscana il comandante generale è stato accolto dal personale dei suddetti uffici.

In occasione della visita, l'ammiraglio ha espresso il proprio apprezzamento per il servizio costantemente assicurato dal personale dei citati uffici minori, essenziale per rispondere con prontezza e spirito propositivo alle richieste del cittadino, soprattutto in un frangente difficile, qual è quello emergenziale in atto.

Queste visite, ha spiegato l'ammiraglio, vogliono innanzitutto portare la vicinanza del Vertice del Corpo a quei Comandi che, proprio perché di livello locale, più sono a contatto con il territorio costiero e con l'utenza e che quindi rappresentano la prima, fondamentale, interfaccia alla quale l'utenza stessa si affida per tutti quegli aspetti di competenza che rientrano nel più ampio spettro degli usi civili del mare ed in particolare, in questa fase, per tutte le problematiche connesse con l'imminente stagione turistico balneare, con compiti - tra gli altri - di soccorso in mare, tutela dell'ambiente, vigilanza sulle corrette forme di sicurezza della balneazione e sul legittimo uso del demanio marittimo.

QUANDO NON SONO SOLO LAVORI DA UOMINI

Raben Sittam e le donne una risorsa primaria



Nella foto: La sede del Gruppo.

MILANO – Lavoro dinamico, settore in crescita e internazionalità: il settore dei trasporti e della logistica, per lungo tempo considerato un "affare" da uomini, è oggi la scelta anche di molte donne. Tra i plus di lavorare in questo settore, indipendentemente dall'essere uomo o donna, ci sono le numerose opportunità di crescita e specializzazione e la possibilità di utilizzare le lingue e acquisire una professionalità tecnica molto richiesta sul mercato, specialmente per chi inizia la propria carriera nell'ambito della gestione delle spedizioni import export.

A questo proposito, abbiamo chiesto a Martina Alemani ed Emily Calcaterra, rispettivamente

responsabile pr & marketing dept. e Human Resources manager di Raben Sittam, azienda specializzata nel trasporto groupage internazionale, terrestre, marittimo e aereo, che cosa significa ricoprire il proprio ruolo, quali sono i vantaggi che le donne possono portare nella gestione e cosa è cambiato nel corso degli anni. Oggi, in Raben Sittam che è parte di Raben Group uno dei più importanti player europei nel settore dei trasporti e della logistica, le donne rappresentano più del 50% del management aziendale, una percentuale importante e in continua crescita.

Capacità relazionale e organizzativa, problem-solving e rapidità decisionale sono sicuramente quel-

le doti per cui le donne, in certi ruoli, possono fare la differenza. "In un settore come il nostro che richiede ogni giorno massima organizzazione ed efficienza nel carico di camion, nella gestione del magazzino e dei rapporti con i clienti e di tutte le figure che ruotano attorno, la precisione e la capacità organizzativa di una donna nel tenere sotto controllo ogni singolo aspetto di un'attività è un grande vantaggio" - ha commentato Martina Alemani, responsabile pr & marketing dept. di Raben Sittam.

La possibilità di lavorare in un settore vario, mutevole e soprattutto internazionale sono alcuni degli elementi che spingono le donne, ma non solo, a continuare a investire in una carriera nel settore della logistica e dei trasporti. L'appartenenza di Raben Sittam a Raben Group, rappresenta infatti sia un'opportunità per implementare tecnologie avanzate nei processi ma anche confrontarsi ogni giorno con culture diverse.

Anche in ambito HR, il contesto internazionale ha permesso di valorizzare maggiormente il ruolo delle Risorse Umane all'interno dell'azienda e di poter adottare una strategia che include anche attività di employer branding.

Air Dolomiti con Compensaid



VERONA – Air Dolomiti, Compagnia aerea del gruppo Lufthansa, nell'ottica di implementare modalità di viaggio sostenibili e consapevoli ha scelto di viaggiare responsabilmente aderendo al programma Compensaid, creato dalla casa madre in collaborazione con Lufthansa Innovation Hub. Il progetto consente di bilanciare parzialmente le emissioni di CO² offrendo ai passeggeri la possibilità di compensare l'impatto dei propri voli con l'acquisto di carburante sostenibile o con la partecipazione a progetti di protezione del clima.

L'aumento dell'uso di biocombustibile innovativo (Sustainable Aviation Fuel, SAF) avrà un impatto diretto sulle emissioni poiché, rispetto al cherosene tradizionale, il SAF produce fino all'80% di CO² in meno. I progetti di protezione ambientale, invece, agiranno sul CO² prodotto con il volo in un'ottica di lungo termine. Il calcolatore di CO², attraverso un algoritmo costantemente aggiornato che considera la tratta, le condizioni meteorologiche e la classe di volo, permette di calcolare le emissioni di ogni spostamento per poi consentire ai passeggeri di autorizzare la compensazione del proprio viaggio.

"Cerchiamo sempre di essere attenti all'ambiente e di cogliere ogni opportunità per rendere il traffico aereo più sostenibile in

funzione del nostro settore; dopo il superamento dell'audit ISO 14001 e l'ottenimento della certificazione europea EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), sono ora davvero orgogliosi di cogliere l'opportunità di tutelare l'ambiente, anche grazie alla collaborazione dei nostri passeggeri in un impegno comune verso un futuro sostenibile" afferma Joerg Eberhart, presidente e ceo di Air Dolomiti.

"Con Compensaid abbiamo creato una piattaforma di compensazione centrale per tutte le compagnie del Gruppo Lufthansa, dando così un importante contributo alla strategia di sostenibilità del gruppo", afferma Christine Wang, managing director Lufthansa Innovation Hub. "Siamo quindi molto contenti di essere riusciti a coinvolgere anche Air Dolomiti".

La compensazione dunque sarà possibile attraverso l'acquisto di Sustainable Aviation Fuel (SAF), la prima vera alternativa al carburante fossile per aviazione, oppure mediante l'adesione ad uno dei nove progetti di protezione del clima attualmente attivi in Italia, ma anche in Nicaragua, Brasile, Repubblica Dominicana, Germania, Kenia, Ruanda e Svizzera che rappresentano alternative efficaci per frenare i cambiamenti climatici. Maggiori informazioni su airdolomiti.compensaid.com.

Baoli presenta gli elettrici KBE 20/25N

Più compatti, ergonomici e performanti rispetto ai modelli precedenti, sono dotati di un sistema di recupero dell'energia in frenata e l'estrazione laterale della batteria



LAINATE – Baoli lancia sul mercato i nuovi frontali elettrici KBE 20/25N, la gamma di carrelli a quattro ruote migliorata in termini di performance, ergonomia e compattezza. Solidi e dal design accattivante, i nuovi KBE rappresentano una novità per Baoli, che propone per la prima volta la sostituzione laterale della batteria in opzione su entrambi i modelli. Una caratteristica importante, in grado di aumentare la produttività dei mezzi impiegati su più turni e di migliorare la sicurezza dell'operatore durante il cambio della batteria.

I nuovi modelli KBE, con una potenza di 48 volt, sono ideali sia per l'uso interno che per quello esterno alle aziende. Con una capacità di carico di 2/2,5 tonnellate e grazie ad una maggiore compattezza, sono in grado di soddisfare le esigenze

degli operatori, che chiedono un prodotto affidabile e robusto per le operazioni standard, ma anche elevate prestazioni in termini di produttività. Infatti, la trasmissione di alta qualità offre una straordinaria maneggevolezza del mezzo che, come tutti i carrelli Baoli, rappresenta la sintesi perfetta tra l'ingegneria e la tecnologia di un grande gruppo mondiale e il pragmatismo e l'attenzione ai costi tipici dei prodotti realizzati in Asia. I KBE sono dotati di un dispositivo elettrico di frenata automatica che si attiva al rilascio dell'acceleratore. Questo garantisce una maggiore sicurezza alla guida e permette di recuperare parte dell'energia di frenata, che viene convertita in elettricità e resa nuovamente disponibile. Inoltre, i KBE sono realizzati con componenti di alta qualità forniti da importanti

marchi internazionali, tra cui l'azienda italiana SME, fornitore del display e dei dispositivi di controllo elettronico, e JULI, fornitore dei motori di trazione e di sollevamento. Come sempre, Baoli ha riservato particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza: in entrambi i modelli, il pulsante per l'arresto d'emergenza è accanto al posto di guida, mentre la struttura della cabina, sempre più ergonomica e di facile accesso, garantisce una chiara visibilità in tutte le direzioni. Dotati di portaoggetti e di una presa USB per la ricarica dello smartphone, i nuovi KBE sono stati progettati per migliorare l'esperienza dell'operatore e l'accessibilità a tutte le singole componenti, per facilitarne così anche la manutenzione.

I KBE sono distribuiti in Italia da una capillare rete composta da oltre 70 dealer, la metà dei quali monomarca, e le vendite sono equamente distribuite tra Nord, Centro e Sud. La rete Baoli è uno dei punti di forza del marchio ed è in grado di offrire elevatissimi livelli di servizio: nel 2020 ha evaso il 74% degli ordini entro 30 giorni, un tempismo senza eguali anche tra i maggiori player del settore. Ottime anche le performance del servizio after-sales, sempre più efficiente ed efficace: ad oggi l'azienda è in grado di consegnare l'83% degli ordini di ricambi entro 24h. Il magazzino ricambi si trova a Rolo (RE), si estende su un'area di 14.000 mq e conta oltre 4.600 referenze a stock.



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 691551
amm.memlogistica@gmail.com
Via Firenze 115/121
57121 LIVORNO

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Vasto, manovra difficile ma riuscita

L'Unione Piloti del Porto di Taranto ci ha inviato la seguente segnalazione:



Stefano Marinucci

Lo scorso 18 aprile è stata ormeggiata la nave Hazar, la più lunga ad aver mai attraccato nel bacino portuale di Punta Penna a Vasto. Il capitano Stefano Marinucci, pratico del porto di Vasto, è stato protagonista della manovra piuttosto impegnativa che rappresenta un record per lo scalo marittimo abruzzese. Con l'ausilio di due rimorchiatori, il "Città di Crotone" operante a Vasto e il "Portogallo", arrivato da Ortona, ha prestato, con la consueta massima professionalità derivante dalla conoscenza degli elementi fisici del porto, assistenza al comandante della nave "Hazar", battente bandiera maltese. L'eccezionalità dell'evento risiede nel fatto che il mercantile con i suoi 175 metri di lunghezza e 28 metri di larghezza, è la più lunga ad essere mai entrata nel bacino portuale di Punta Penna. La nave, con una stazza di 20.000 tonnellate e un pescaggio superiore ai 6,5 metri è giunta a Vasto per scaricare una parte del suo carico, 10.000 tonnellate di argilla destinate ad un'azienda che produce mattonelle. La manovra di accosto, alla quale si è giunti dopo la convocazione da parte della locale Capitaneria di Porto di un apposito tavolo con i servizi tecnico-nautici, è stata coordinata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto mentre le operazioni di sbarco sono state eseguite dall'Agenzia Marittima Vastese (Agemav).

La professionalità dei piloti portuali italiani è ben conosciuta: e operazioni come quella per la Hazar a Vasto confermano che la corporazione, in stretto collegamento con l'autorità marittima competente, è in grado di rispondere alle esigenze dei porti anche più difficili. Ne abbiamo più volte dato atto sia ai singoli piloti sia alle loro organizzazioni. E non possiamo, in questo momento, dimenticare anche le vittime del dovere, che non sono solo quelle cadute nel tragico incidente della torre dell'avvisatore di Genova, ma anche quelle meno conosciute per gli stress di lavoro e per le conseguenze delle acrobazie cui molte volte i piloti sono costretti per salire a bordo al largo, con mare formato e murate alte da scalare. Lunga vita dunque ai piloti e al loro mestiere.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

Storia Militare Dossier

“Le portaerei giapponesi 1920-1945”

di Ermanno Marino

(maggio 2021)



La rivista “Storia Militare”, fondata dall'ex ufficiale di marina e noto storico Erminio Bagnasco - oggi diretta Da Maurizio Brescia - ci presenta per il dossier bimestrale di maggio una “chicca” estremamente interessante per i cultori delle navi da guerra con le quali l'impero del Sol Levante cercò di conquistarsi uno “spazio al sole” come reazione, secondo gli storici, al progressivo strangolamento economico cui veniva sottoposto dalle potenze imperanti nel Pacifico, gli USA e Gran Bretagna. Fu una guerra di poveri contro ricchi: ma di poveri che seppero fanaticamente opporre alla strapotenza economica (e presto anche navale ed aerea) degli USA, una cultura guerriera e insieme tecnologica che

portò in alcuni casi una vera rivoluzione delle dottrine tradizionali dei conflitti. Furono i giapponesi a “inventare” quasi dal nulla le portaerei clonate da scafi di mercantili, o di altre unità militari ancora sullo scalo, o addirittura di transatlantici: invenzioni da poveri, ma che dettero il filo da torcere alla strapotenza americana e dei suoi alleati finché la gigantesca macchina bellica USA non riversò sul Pacifico, e infine sulle isole giapponesi, tutto il suo terrificante potenziale, con la tragica conclusione delle due bombe atomiche a Hiroshima e Nagasaki. Nel bel volume di circa 150 grandi pagine riccamente illustrate da disegni tecnici, schede descrittive e molte foto alcune delle quali totalmente inedite, il Marino ha saputo sviluppare come in un racconto insieme tecnico ed epico la nascita, le sperimentazioni, i risultati e anche la disperata lotta di ciascuna delle portaerei giapponesi fino alla fine. Con un giudizio conclusivo che rende omaggio all'inventiva, riconosce i limiti di alcune delle unità trasformate ma anche la loro straordinaria resistenza e la forza d'animo degli equipaggi che affondavano sotto grappoli i bombe dirompenti cantando l'inno dell'imperatore. Il volume si chiude con i disegni tecnici e le schede degli aerei imbarcati, dai caccia Zero agli aerosiluranti Kate e Grace ma anche dei loro prototipi e sviluppi.



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.

Ever Given e i riflessi mondiali

Michela Benenati, che opera in una nota agenzia marittima, ci ha inviato questa ponderata valutazione sulle conseguenze per la logistica mondiale del sinistro della Ever Given nel canale di Suez:



Michela Benenati

La ciliegina che fa traboccare il vaso di un anno difficile. Questo uno dei primi pensieri: mossi da un'incredulità, mista a preoccupazione, per gli effetti sul trasporto marittimo ed in generale, in seno ai rapporti commerciali mondiali. La ns. era è quella che viene spesso etichettata della “globalizzazione”. E un dato di fatto che le ns. singole economie, vadano ad innestarsi in un fitto reticolato di rapporti commerciali, che creano una dipendenza economica molto forte e bisogni sempre più crescenti. Da un anno a questa parte vari aspetti della vita economica mondiale, sono stati messi a dura prova, anche se facendo focus solo sul mercato internazionale, i trasporti marittimi si sono implementati, specie per quelle organizzazioni più solide, dove il controllo e la capacità di risposta in termini di strutture e mezzi erano fattivamente presenti su scala mondiale. Le difficoltà pratiche si possono tradurre in un aumento di costi da sostenere e quindi da esigere, per chi desidera usufruire di un servizio. Quello che spesso si tende a minimizzare come la classica legge della domanda e dell'offerta, ma che porta dietro di sé molteplici valutazioni. Sempre in termini economici, il capitale muove tutto: anche il fatto che fette di mercato che, in passato avevano subito un crollo di rendimento economico, abbiamo subito un'impennata esponenziale (vedi in special modo il boom cinese). Per gli addetti del settore, un anno così non ha memoria e va da aggiungere incredulità unita a difficoltà gestionali oggettive e senza precedenti. Improvvisamente si assiste ad un comportamento economico nel quale, in nome di un garantismo di servizio, si è disposti a pagare l'impensabile per soddisfare una crescente domanda di ordini e movimentazioni internazionali. Ever Given si colloca in un momento critico che, come appunto avevamo descritto, non ha precedenti. E blocca una corsa smisurata e senza controllo, in un'area geografica focale: il canale di Suez. Il 7,5% del traffico mercantile mondiale utilizza il canale come via di navigazione, risparmiando in termini economici (costo carburante, tempi di navigazione). L'approvvigionamento dei containers che provengono in larga parte dal Middle e Far East ha un'importanza cruciale nel ciclo della filiera dei rapporti marittimi. A distanza di un mese da questo fatto, ancora è difficile tracciare un bilancio economico chiaro e definito. Di certo molti equilibri sono cambiati. Da anni gli addetti ai lavori auspicavano uno “scossone” al mercato ed un più corretto equilibrio economico. Sarà un bel compito uscirne... economicamente equilibrati e fortificati.

Alla corretta analisi di Michela, possiamo solo aggiungere che un antico saggio proverbio cinese sosteneva come il battito delle ali di una farfalla possa provocare un cataclisma dall'altra parte del mondo. Suez ha dimostrato di essere una vena jugulare importantissima ma anche fragilissima, tanto da far incrementare di colpo sia le alternative ferroviarie con i Far East, sia le proposte della famosa (per alcuni famigerata) rotta Artica. Lo “scossone” dunque è in atto.

Bene il Mobility Manager, ma presto

Salvatore Pellecchia, segretario generale Fit-Cisl, ci ha inviato la seguente nota sulla complessa gestione del Trasporto Pubblico Locale in tempi di Covid:

“Il progetto del Mobility Manager presentato dal ministro Giovannini va nella direzione che come sindacato chiediamo da tempo: si attui rapidamente”. “Il Trasporto Pubblico Locale è nato come trasporto di massa e quindi non per garantire il distanziamento fisico fra i passeggeri. Se a ciò aggiungiamo le difficoltà nel vaccinare la popolazione, è evidente che bisogna trovare presto altre strade per proteggere i lavoratori e gli utenti del TPL stesso, atteso che non è possibile nell'immediato integrare con migliaia di autobus le flotte esistenti. È per questo che il Mobility Manager per noi è una delle soluzioni che possono contribuire a contrastare la diffusione del virus, visto che può organizzare il pendolarismo di città, grandi aziende e uffici pubblici. È una soluzione che come Fit-Cisl stiamo chiedendo da anni-Cisl stiamo dare maggiore qualità al trasporto pubblico: confidiamo che sia attuata rapidamente coinvolgendo anche le parti sociali. A questo proposito il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza può fornire un assist prezioso, ma facendo molta attenzione, nell'affrontare il capitolo delle riforme, in special modo per il tema dell'apertura e contendibilità del mercato. Questo perché in passato i provvedimenti in materia di liberalizzazione non hanno tenuto in alcun conto gli aspetti legati al lavoro e ai diritti delle lavoratrici e dei lavoratori aprendo, oltre che il mercato, anche la porta a sfruttamento e dumping contrattuale e salariale”.



-- ALL'INTERNO --	
La tragedia del vecchio “Nangaala”.	a pag. 4
Drass: “Nessuna sopravvivenza possibile”.	a pag. 4
Salvati dalla Guardia Costiera oltre cento su un peschereccio.	a pag. 4
Italia tra le più sostenibili.	a pag. 5
Trieste sviluppa rete con Norimberga.	a pag. 5
Giovanni vincitori del concorso “Insieme cambiamo la rotta”.	a pag. 5
Anche il mare nel piano rilancio.	a pag. 5
Ligabue SpA ridisegna il futuro.	a pag. 6
Sito turistico, video, guida e mappa dell'Ambito Territoriale di Livorno.	a pag. 6
L'ART e la “regolazione” sostenibile.	a pag. 6
IB e Crystal Pool per la sicurezza.	a pag. 6
Sistemi a guida automatica AGV.	a pag. 7
L'onorevole Nesci a Gioia Tauro.	a pag. 7
Grimaldi potenzia la Ravenna-Catania.	a pag. 7
La salute delle PMI ancora non migliora.	a pag. 7
Baoli presenta gli elettrici KBE 20/25N.	a pag. 8
Raben Sittam e le donne una risorsa primaria.	a pag. 8
Air Dolomiti con Compensaid.	a pag. 8
Vasto, manovra difficile ma riuscita.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI – “Le portaerei giapponesi 1920-1945”.	a pag. 9
Ever Given e riflessi mondiali.	a pag. 9
Bene il Mobility Manager, ma presto.	a pag. 9

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Atti e riflessi della Taxonomy

ca, rischia di essere paragonabile all'Italia calcistica in cui si assiste ai commenti di circa 60 milioni di allenatori.

Noto che gli esperti di sostenibilità proliferano, salvo poi verificare che nei loro curriculum non si trova traccia delle specifiche competenze ed, ancor più grave, lo scarso livello di conoscenza caratterizza anche autorevoli esponenti governativi, in particolare se si parla di shipping e portualità.

Così che la scorsa settimana mi sono trovato dinanzi ad uno di tali esponenti che mi chiedeva cosa fosse il cold ironing affermando di essere uno dei soggetti a cui era stata delegata la valutazione per l'allocazione delle ben note risorse pubbliche su tale argomento.

Ovviamente tale aspetto deve indurci a riflessioni sul fatto che le ingenti risorse finanziarie in corso di attivazione dovrebbero essere allocate in base ad una strategia coordinata da tecnici con la dovuta competenza, e non lasciate ad una contesa pseudo-politica il cui effetto è il depotenziamento e la de-focalizzazione di tali misure.

Venendo al tema della Taxonomy Regulation e dei relativi Delegated Act, la loro applicazione servirà a definire in base a determinati criteri (Technical Screening Criteria) se un settore può essere giudicato green o brown ai fini dell'attività finanziaria e bancaria. In pratica, a seconda del rispetto di questi parametri, le banche introdurranno alcuni fattori di correzione, in linea con la Taxonomy, che favoriranno i settori/finanziamenti green penalizzando quelli brown (non rispettosi dei suddetti parametri). L'effetto potrebbe essere abbastanza dirompente per lo shipping visto che uno dei due criteri è, per il momento, piuttosto "limitativo" in quanto, con riferimento alla nave, questa viene giudicata green, se (definizione testuale) "in not dedicated to transport fossil fuels", e ciò indipendentemente dalla propulsione utilizzata. Pertanto, paradossalmente, una nave alimentata ad idrogeno, dal punto di vista dalla Taxonomy, potrebbe essere non considerata green se destinata a trasportare combustibili fossili (es. carbone, prodotti petroliferi, etc.).

Ad ogni modo, vi sono alcuni aspetti positivi che emergono dal recente regolamento, ciò anche frutto dell'intenso lavoro svolto da Confindustria ed ECSA: 1) Innanzitutto lo shipping è stato riconosciuto come un settore "transizionale", ovvero meritevole di verifica dei criteri almeno triennialmente; 2) Alcuni degli altri parametri sono stati resi

molto più "accessibili". Rimane per ora il non riconoscimento dei carburanti "transizionali" (es. LNG), ma ci si auspica che la prossima revisione porta portare ad ulteriori miglioramenti della Tassonomia per lo shipping.

Confetra: OK al PNRR

il SuDoCo, ad adottare la Lettera di vettura elettronica, a favorire il convenzionamento esterno dei laboratori di verifica sulla merce ed a recepire le istanze di modernizzazione - tra l'altro avanzate anche dal CNEL - della attuale normativa che regola le spedizioni internazionali, rappresenta il coronamento di quella Bassanini delle Merci che presentammo un anno fa a Governo e Parlamento".

La Logistica italiana - continua il presidente di Confetra - non può essere zavorrata di decine di miliardi l'anno di oneri burocratici ingiustificabili e che vanno a discapito della competitività del sistema economico del Paese. Bene anche l'abbandono di progetti superati volti a realizzare un modello unico di PCS da imporre a porti ed operatori: la scelta di andare verso l'interoperabilità dei Sistemi esistenti è ben più percorribile e segna "un punto e a capo" più volte auspicato dalla nostra Organizzazione. A stretto giro ora il Paese dovrà normare in tale direzione, perché come noto l'attuazione della parte Riforme è condizionalità per ottenere poi le risorse europee". "Ma anche su questo ultimo punto, relativo agli investimenti, finalmente il nostro settore viene riconosciuto come una Industry e non come una commodity. Nel PNRR ci sono oltre 250 milioni di incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per le imprese logistiche. Non più quindi solo misure "verticali" come Ferrobonus, Marebonus, rinnovo flotte, ma finalmente strumenti di politica industriale per accompagnare la crescita dimensionale e competitiva delle nostre imprese a prescindere da modalità di trasporto e vettori utilizzati".

Nicolini ha concluso: "anche su Porti e trasporto ferroviario si va nella giusta direzione: cura dell'acqua e cura del ferro restano le migliori azioni si possano mettere in campo per un sistema logistico più sostenibile e green".

Primo Piano Regolatore

Compito di Sogesid sarà analizzare l'ampio spettro di discipline

tecniche, economiche, sociali e ambientali coinvolte nella redazione del Piano Regolatore Portuale: dallo stato attuale alle tendenze evolutive, agli aspetti portuali e retro-portuali, di collegamento viario e ferroviario, di ordine commerciale, crocieristico, nonché riguardanti la cantieristica e la logistica. Alla redazione del Piano seguirà il supporto della Società per l'iter autorizzativo del Piano, da sottoporsi a Valutazione Ambientale Strategica, e il necessario monitoraggio.

"Il porto di Manfredonia - spiega il presidente dell'Autorità, Patroni Griffi - è uno snodo strategico per il sistema dell'Adriatico meridionale. Con Sogesid al nostro fianco riusciremo a produrre, come per Brindisi, un Piano Regolatore in grado di sfruttare e valorizzare appieno gli innumerevoli punti di forza, le caratteristiche strutturali e territoriali e le interconnessioni con la città. Le sfide che ci attendono nell'immediato futuro - conclude Patroni Griffi - sono innumerevoli, dobbiamo farci trovare pronti con infrastrutture avveniristiche e moderne in grado di spalancare, per lo scalo sipontino, nuovi e importanti scenari di sviluppo".

"Come già sta accadendo a Brindisi - spiega il presidente e amministratore delegato di Sogesid Gallo - la Società si occuperà di redigere questo importante elaborato, che consentirà, in linea con gli obiettivi dell'Autorità, di tracciare le nuove prospettive di crescita dello scalo. Un lavoro particolarmente utile e a suo modo storico, visto che sarà il primo per Manfredonia, nella cornice di un crescente e sfidante impegno a fianco della AdSP MAM".

"È un passo che avrà un impatto forte in termini di sviluppo reale perché, con la nuova legislazione varata cinque anni fa, i piani regolatori hanno il compito di integrare i porti rispetto agli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali e al Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica, preoccupandosi di stabilire collegamenti e coordinamenti con le aree retro-portuali, come nel caso specifico di Manfredonia quelle del Consorzio ASI di Foggia, con la città e con le vie di collegamento stradali e ferroviarie di ultimo miglio", ha osservato il vicepresidente della Regione Puglia e assessore alle Infrastrutture, Raffaele Piemontese.

L'importo della convenzione supera di poco i 350 mila euro, per una durata di due anni. Ne sono referenti per Sogesid il dirigente ingegner Enrico Brugiotti e per l'Autorità l'ingegner Francesco Di Leverano. Sempre a Manfredonia, una convenzione regola il supporto della Società all'AdSP MAM per

le attività di caratterizzazione ambientale del porto commerciale.

L'ANCIP e autoproduzione

storsione mortale nel mercato delle imprese e del lavoro, mettendo in discussione una norma che regola il lavoro a bordo e il lavoro nei porti".

"I portuali facciano i portuali, i marittimi facciano i marittimi".

"Tutti i lavoratori dei porti italiani fanno appello al ministro del Lavoro, Orlando e al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Giovannini affinché tale norma venga cancella dal documento del PNRR".

"Sale in noi la curiosità nel sapere quale "manina", e per quali interessi di parte, abbia agito per inserire tale indicazione. Su questo punto andremo fino in fondo".

"La Sostenibilità tanto evocata deve necessariamente transitare dalla tutela del lavoro e dei lavoratori, cercare di contrapporre portuali e marittimi è un fatto gravissimo, al quale si risponderà con durezza".

"In conclusione, come ANCIP - chiuse la nota - dichiariamo a gran voce che siamo pronti ad affiancare e sostenere le organizzazioni sindacali in tutte le azioni che si riterranno più idonee per bloccare questo scempio, anche ad arrivare all'ipotesi di blocco dei porti di italiani".

FGS: adattarsi è vincere

ricavata un mercato internazionale importante e che cresca malgrado i problemi creati dalla pandemia all'economia mondiale. Ecco la nostra intervista al fondatore e ceo Alessandro Biggio.

Per cominciare, una breve presentazione dell'azienda.

Siamo un'azienda sita a Arcola (La Spezia) specializzata nella produzione e fornitura di pompe e parti di ricambio con riferimento specifico al mercato navale e nautico.

Quali sono i clienti e il mercato di riferimento?

I nostri principali clienti sono shipowner/shipmanagement, shipbuilding e aziende specializzate che operando nel settore navale e nautico necessitano dei nostri prodotti; oltre al mercato italiano, mediante rete di agenti esclusivi o distributori autorizzati, serviamo tutta l'area mediterranea, il Nord Europa, il middle East e il Far-East. In questo ultimo periodo abbiamo anche toccato nuovi mercati, per esempio OIL&GAS dove il nostro prodotto è molto richiesto.

Come sono cambiati ordini e commesse con la pandemia?

Anche se si avverte meno movimento, abbiamo chiuso il 2020 con un +10% e il primo trimestre 2021 è in linea con il precedente; parlando del nostro mercato principale che è lo shipping, dall'inizio dell'emergenza è cambiato il modo di lavorare, in termini percentuali il rapporto tra le offerte prodotte e gli ordini acquisiti è migliorato, abbiamo la sensazione che le difficoltà operative legate alla pandemia abbia portato i clienti a fare una preselezione in fase iniziale.

Fra i tanti settori colpiti, ci sono quelli delle crociere, della nautica da diporto... Come si sta comportando il mercato del refitting i per i super e mega yacht?

Il traffico delle crociere in pratica è fermo da un anno e ha messo in difficoltà molte aziende del settore soprattutto quelle specializzate che lavorano solo in quel settore; fortunatamente pare che qualche cosa si stia muovendo. Il mercato del refitting per mega e superyacht si sta sviluppando ma la sensazione è che sia un pochino in ritardo e non stia crescendo parallelamente al settore specifico.

Revisioni e manutenzioni, lo stato dell'arte e le prospettive.

Possiamo effettuare revisioni e manutenzioni in quanto vantiamo un'esperienza pluriennale nella revisione dei macchinari rotanti e dei loro componenti (in particolare delle pompe). In particolare ci occupiamo di: Revisione Pompe e Macchinari, Revisione Tenute Meccaniche, Rigenerazione Giranti e Manutenzione Predittiva.

Queste attività le realizziamo sia all'interno della nostra officina di Arcola (La Spezia) oppure in assistenza direttamente nell'impianto o a bordo. Ultimamente abbiamo effettuato delle manutenzioni a bordo di navi presso i porti di Genova, La Spezia e Livorno. I nostri tecnici posso comunque effettuare queste lavorazioni presso qualsiasi porto italiano.

Quali insegnamenti avete appreso da questa crisi, per rivalutare al meglio la vostra attività?

Come tutti siamo stati chiamati a fronteggiare improvvisamente una sfida da affrontare velocemente in cui abbiamo messo in campo tutti gli strumenti che nel corso degli anni ci hanno permesso di competere nel mercato. Siamo stati costretti a riorganizzarci e cambiare i nostri modelli di business che avevamo consolidato e il vero insegnamento è stato proprio quello di comprendere l'importanza di sapersi adattare al cambiamento velocemente, mettendo in discussione le proprie abitudini sia personali che professionali.

Per informazioni: sales@fluidglobalsolutions.com.

ART e ENAC stipulano

sinergia strategica per una più efficace azione di ART ed ENAC in ambiti attinenti alle rispettive sfere

•••••

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/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@lagazmar.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

E' 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



•••••

di attività e di interesse comune.

L'Autorità e l'Ente esercitano, infatti, funzioni contigue in ordine, rispettivamente, alla regolazione economica e tecnica del settore aeroportuale.

Sulla base del protocollo, ART e ENAC coopereranno nelle materie di comune interesse attraverso interventi istituzionali, la costituzione di gruppi di lavoro congiunti, lo scambio di documenti, dati e informazioni, la collaborazione nell'elaborazione di segnalazioni al Parlamento e al Governo.

Inoltre, ART ed ENAC potranno organizzare incontri e corsi formativi a favore del personale coinvolto nelle specifiche attività oggetto del Protocollo e favorire reciprocamente lo scambio del proprio personale.

Sul sito dell'Autorità di regolazione dei trasporti il protocollo è consultabile al link Accordi e Protocolli d'Intesa.

main conference
genoa shipping week

XIII edizione

Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam
IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI, STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

La stazione di servizio del futuro

Summit&Expo

Working with Drones

ConferenzaGNL

BolognaFiere6/8ottobre2021

www.mirumir.it