



CON IL PROGETTO DI POTENZIARE I COLLEGAMENTI TRA TIRRENO E SVIZZERA

LETTERA APERTA DEL COMMISSARIO AGOSTINELLI ALLA COMUNITÀ PORTUALE

Treni cargo, Logtainer promette

Già dalla prossima estate due corse settimanali, poi partenze giornaliere - Si sviluppano nei prossimi mesi i trasporti con il Nord Europa

LIVORNO - Credere nel servizio cargo sulle rotaie: è il nuovo obiettivo per non essere tagliati fuori dalla logistica europea. Intanto c'è un primo impegno che sembra molto deciso: secondo Logtainer - parola di Guido Nicolini ad di Logtainer - entro l'anno prossimo ci saranno collegamenti giornalieri su ferro tra Basilea e i porti tirrenici di Livorno, La Spezia e Genova.

L'obiettivo è nei programmi ufficiali del gruppo di Reggio Emilia Logtainer e la svizzera Hupac, una multinazionale molto attiva nel campo della logistica.

Entro quest'estate ci saranno due corse settimanali tra i tre porti tirrenici (segue in ultima pagina)



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

Gioia Tauro, dopo i record i timori

Malgrado i forti investimenti sia dell'AdSP che del terminalista MSC sembra mancare adesso la "comune visione di un grande progetto"



GIOIA TAURO - E adesso, dopo un 2020 brillante e un forte rilancio dei traffici - si veda il nostro Quaderno di un mese fa, a gennaio -, l'hub di Gioia Tauro si trova improvvisamente di fronte a un problema: le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di "raffreddamento", la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale stanno pesantemente preoccupando il commissario governativo ammiraglio Andrea Agostinelli. Che in una lettera aperta si pone una riflessione, "tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote".

"Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale - scrive allarmato Agostinelli - in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state (segue in ultima pagina)

DAL RAPPORTO NAZIONALE PRESENTATO DA ASSOCOSTIERI

OLT apre quest'anno alle bettoline GNL

Potranno partire i bunkeraggi ampliando il percorso dei rifornimenti fino a 122 allibi annui



Marika Venturi

ROMA - Assocostieri è intervenuta alla presentazione della revisione 2021 del rapporto sulla filiera degli usi finali del GNL in Italia, prodotto ogni anno da SSLNG Watch/REF-E.

Il presidente Marika Venturi ha ricordato i diversi operatori di Assocostieri che saranno in grado, entro la fine dell'anno, di avviare le operazioni commerciali di bun-

(segue in ultima pagina)

CON UNA NOTA UFFICIALE ALLA REGIONE LIGURIA

La Spezia chiede la ZLS

Secondo Sommariva si otterrà un forte snellimento delle procedure

LA SPEZIA - L'AdSP del Mar Ligure Orientale ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell'iter di istituzione della ZLS dell'area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazioni, convertito in Legge 120/2020.

Tale Decreto - riferisce una nota dell'AdSP - stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale, e nell'ambito di una di tali Auto-

(segue a pagina 7)

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

ROMA - Sarà la Corte di Giustizia dell'UE a dare una risposta definitiva alla dibattuta tesi della tassazione delle AdSP italiane come se fossero vere e proprie SPA? Mentre il nostro parlamento continua la tragicommedia del governo

A.F.

(segue in ultima pagina)

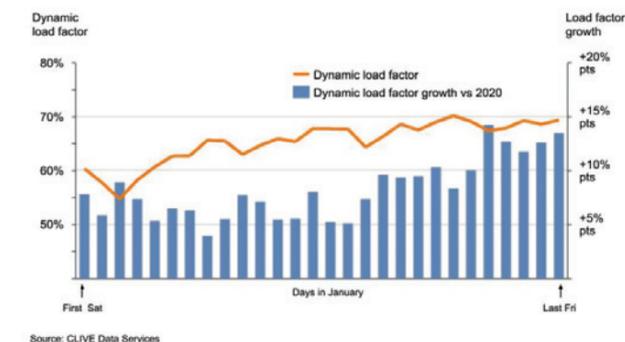
SECONDO LE PRIME RILEVAZIONI D'INIZIO ANNO

Cargo aereo, luci e ombre

Load factor elevato ma "si vola a vista"

Last days in January had unprecedented high load factors for this time of year

Daily global dynamic load factor analyses for January 2021
(Dynamic load factor in % / Load factor growth versus 2020 in pts)



Source: CLIVE Data Services

MILANO - Secondo "Aircargo Italy", notiziario molto informato per il settore dei traffici merci aerei, il mese di gennaio va segnato in negativo, con una caduta delle spedizioni del 4,5% rispetto al gennaio 2020. "Questo andamento si è però accompagnato a un load factor molto elevato - scrive ancora "Aircargo Italy" - che in gennaio è stato del 66% (ovvero superiore di 9 punti percentuali a quello dello stesso mese del 2020). In particolare nelle ultime due settimane del mese il livello è stato ancora superiore e la crescita ha toccato il 10-15% rispetto allo stesso periodo del 2020.

Secondo Niall van de Wouw, managing director of Clive Data Services, (segue a pagina 7)

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

Tel. 0586 421990 - Fax 0586 428818 - E-mail: info@sovecarsrl.it



- NOLEGGIO VENDITA
- USATO PLURIMARCHE
- ASSISTENZA MANUTENZIONE
- RICAMBI ORIGINALI



- SCAFFALATURE INDUSTRIALI PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo l'Accordo Stato/Regioni

Partner of

JUNGHEINRICH

www.ovecarsrl.it

POLEMICHE DOPO IL TEMPORANEO INCAGLIO DELLA MSC ANIELLO

Livorno, se l'accesso è stretto...



LIVORNO - L'incaglio della MSC Aniello all'ingresso dell'avamposto - peraltro risolto nel giro di poco più d'ora grazie all'intervento dei rimorchiatori Neri, ha aperto una rinnovata discussione sulle difficoltà del canale di accesso che tra le dighe Curvilinee, Vegliaia e la meda di cemento piazzata a delimitare i fondali navigabili che si trova in effetti una posizione infelice per le dimensioni delle navi d'oggi. L'incaglio, verificatosi dopo che la nave ha scarrocciato per il vento durante la stretta virata a sinistra, ha provocato solo una "bugna" sull'opera morta della MSC Aniello ma l'ha portata a incagliarsi sul

fondale di fango e roccia friabile che delimita il canale. Qualche strappo di poppa, dopo che a bordo avevano tentato di disimpegnarsi con la macchina indietro e il bow thruster (nella foto si vede bene la scia della sua spinta a prua) e la nave si è liberata, arrivando poi al terminal Lorenzini dove ha regolarmente operato. Sempre come si vede dalla foto, la nave aveva un pescaggio ridotto perché carica evidentemente di TEUs vuoti da consegnare al terminal: ma l'emersione del bulbo di prua conferma anche che il fondale su cui è andata a incagliarsi non è più di 5/6 metri contro una profondità del canale che dovrebbe essere di

almeno 11.

L'inchiesta sull'incidente è in corso: ma sono sempre più le richieste per un dragaggio che allarghi il canale e in particolare per spostare la meda che lo delimita, favorendo così la virata delle navi in ingresso: e specialmente quella in senso inverso delle navi che escono, ancora più complessa e delicata per la ristrettezza dell'area di manovra.

MENTRE "MSC MAGNIFICA" SI FERMA FINO A FINE APRILE

MSC Crociere riparte sulla Grecia entro Pasqua

La compagnia sta lavorando con il Ministero del Turismo greco e altre autorità locali



GINEVRA - MSC Crociere ha annunciato che sta lavorando a stretto contatto con il Ministero del Turismo greco e altre autorità locali per ottenere la riapertura in sicurezza dei servizi turistici locali, in modo che già nel periodo di Pasqua gli ospiti possano utilizzarli durante le crociere MSC verso la Grecia.

Inoltre, la Compagnia ha anche annunciato che cancellerà le crociere di MSC Magnifica fino al 29 aprile. La nave, che originariamente doveva tornare a navigare dal 14 febbraio con un itinerario verso la Grecia, verrà quindi sostituita per i viaggi in Mediterraneo orientale, Grecia compresa, durante il periodo pasquale e

per tutta la stagione estiva.

Per i dettagli e le prenotazioni degli itinerari verso la Grecia e in Mediterraneo orientale disponibili sulle altre unità di MSC Crociere, è possibile consultare il link di MSC Crociere.

Gli ospiti che hanno prenotato una delle crociere fino al 29 aprile a bordo di MSC Magnifica avranno la possibilità di riprogrammare la loro vacanza su una delle altre navi della Compagnia, compresa l'ammiraglia MSC Grandiosa che sta attualmente navigando in Mediterraneo occidentale. In alternativa potranno scegliere il voucher Future Cruise Credit (FCC) con la possibilità di trasferire su una nuova crociera l'intero importo pagato, scegliendo qualsiasi nave e qualsiasi itinerario in partenza entro 18 mesi dall'emissione del voucher, oltre a ricevere un credito di bordo fino a 200 euro a cabina.

MSC Grandiosa attualmente propone crociere settimanali in partenza ogni domenica da Genova con scali a Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta (Malta). È possibile iniziare e terminare la crociera da ognuno dei porti italiani, scegliendo quello più vicino alla propria città di residenza.

UN INTERVENTO DELL'ASSESSORE DI LIVORNO AL PORTO

Il lavoro di qualità nella catena logistica

Tutte le possibilità per gli sviluppi in atto nello scalo e per la volontà di una condivisa regia



Barbara Bonciani

LIVORNO - Sembra quasi un invito ai buoni propositi, abbastanza generico se non fosse inviato alla vigilia di alcuni importanti cambi di vertice a Livorno, all'AdSP e alla Direzione Marittima. Viene da Barbara Bonciani, assessore al porto e alla logistica del Comune labronico. "In un momento storico come quello che ci troviamo a vivere - ha scritto la Bonciani - caratterizzato da una crisi sanitaria ed economica che sta creando effetti importanti sull'economia e il lavoro, sia portuale, sia legato alla catena logistica integrata, la città e il porto (istituzioni portuali, cluster e organizzazioni sindacali) devono unirsi e fare comunità al fine di definire strategie di medio lungo periodo capaci di garantire il lavoro e mantenere la tenuta sociale della città".

"Anche notizie di stampa - commenta l'assessora - evidenziano situazioni di precarietà e carenza di dignità del lavoro che non possono essere accettate dalla città-porto di Livorno, ma che necessitano di essere affrontate in un quadro conoscitivo completo e in chiave futura, vale a dire guardando alle opportunità di investimento che verranno introdotte dalle infrastrutture a mare e a terra (Darsena Europa e collegamenti ferroviari). Soprattutto, la questione lavoro dovrà essere affrontata con quel senso di responsabilità che caratterizza le comunità portuali".

"A fronte di ciò, il momento attuale assume - dice infatti l'assessora - una valenza anche fortemente positiva e di grande attesa per la città di Livorno". Questo, grazie anche ai fondi aggiuntivi del MIT sulla Darsena Europa e al commissariamento dell'opera che inciderà, in termini di semplificazione e di tempi sulla realizzazione.

A fronte di questo scenario, secondo l'assessora Bonciani, risulta necessario riattivare un percorso congiunto di comunità che guardi all'immediato, alla gestione dell'emergenza, ma che sappia portare con sé una visione futura.

Evidenzia l'assessora Bonciani: "Proprio sulla qualità del lavoro sarebbe doveroso concentrarsi, anche guardando al futuro, ai processi di semi-automazione che interessano la Darsena Europa e in generale a quelli afferenti all'innovazione e trasferimento del tecnologico, da attivare a supporto della catena logistica integrata al porto. In altre parole, il momento attuale non può che spingerci a fare comunità con una visione futura del porto, della città e della logistica che sappia creare nuova occupazione, riqualificare le professioni di oggi per domani e fornire nuove opportunità alle generazioni che verranno. Su questo, l'amministrazione comunale continuerà a svolgere un ruolo attivo a difesa e sostegno della tenuta sociale della città e dello sviluppo del sistema città-porto-retroporto, in sinergia e a supporto delle istituzioni portuali e degli stakeholder. La recente presentazione da parte del sindaco Luca Salvetti del piano Recovery Plan di Livorno che comprende anche alcuni progetti nel campo della ricerca e dell'innovazione applicata alla logistica, nell'ottica di attrazione di investimenti privati e di attivazione di sinergie pubblico-privato nel trasferimento di tecnologie orientate al futuro della portualità e della logistica, costituisce parte centrale di questo percorso".

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

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

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

CONSUNTIVI 2020 PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

La pandemia e i traffici

Dopo le perdite segnali positivi nel quarto trimestre

VENEZIA - Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il porto di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal porto veneziano (-10,3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore con un calo pari all'8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7%.

Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del

sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di Venezia, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%.

Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate).

In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%.

Sempre a Venezia, in calo il settore container che perde 64.394 TEUs (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing

ricostituibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che AdSPMAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il Porto di Venezia hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesso all'operatività della linea diretta con il Far East.

In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente.

A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7 mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amministrativo
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@lagazmar191.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

USPI
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



CON UNA PROCEDURA OPERATIVA VELOCE AD HOC

Gli alimentari delle navi da crociera alla Caritas grazie a MSC e Dogane

Sbloccati i prodotti che erano stati stivati dalla compagnia nell'hub di Bolzaneto



Nella foto: Il momento della donazione.

GENOVA – Grazie all'intervento solerte, prezioso e tempestivo dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), che allo scoppio della pandemia da Covid-19 ha definito rapidamente una procedura operativa "ad hoc" per la gestione di tutte le merci vincolate al regime doganale di esportazione, destinate in origine all'utilizzo sulle navi da crociera, MSC Crociere è potuta tornare a disporre in tempi brevi, presso il proprio hub logistico di Bolzaneto (Genova), dei prodotti alimentari non utilizzati dalle navi. E in tal modo MSC Foundation - la fondazione del Gruppo MSC de-

dicata alle iniziative di corporate social responsibility - ha avuto la possibilità di donare, nel corso del 2020, quasi 1 milione di euro in generi alimentari a numerose associazioni benefiche italiane, di cui circa il 50% destinati alla Caritas genovese e all'Ospedale Gaslini. Andrea Maria Zucchini, direttore Interregionale per Liguria, Piemonte e Valle D'Aosta dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sottolineato: "È un dovere dell'agenzia mettere in campo qualsiasi iniziativa volta a sostenere la collettività, in un periodo economicamente e socialmente critico come quello attuale.

È un nostro orgoglio aver reso possibile tutto ciò, e in particolare aver supportato MSC nell'attuare, rapidamente, la redistribuzione di generi di prima necessità a migliaia di cittadini che versano, purtroppo, in stato di bisogno". "L'Ufficio ha contribuito con grande piacere a questa lodevolissima iniziativa di solidarietà, autorizzando la reintroduzione sul territorio dello Stato dei generi alimentari presenti a bordo delle navi MSC Splendida e Opera che, a causa del blocco delle crociere dovuto alla pandemia, rischiavano di deteriorarsi inutilmente a bordo delle navi. La donazione

dei prodotti alimentari a enti caritativi ha consentito il recupero e la consegna dei beni in modalità gratuita", ha aggiunto Maurizio Gallucci, direttore delle Dogane di Genova 1, mentre Teresa Rosaria De Luca, direttore delle Dogane di Genova 2, ha sottolineato: "L'Ufficio delle Dogane di Genova 2, a seguito di numerosi incontri con MSC, ha concentrato su di sé l'onere di gestire le operazioni di annullamento delle dichiarazioni di esportazione effettuate in diversi uffici doganali (parliamo di circa

140 container reefer) allo scopo di velocizzare il rilascio delle autorizzazioni all'importazione in franchigia, senza il pagamento daziario per le merci destinate ad usi caritatevoli". Giacomo Costa Ardisson, presidente MSC F&B, ha dichiarato: "Ringrazio sentitamente i dirigenti e i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per la sensibilità dimostrata e per la decisiva collaborazione prestata, che hanno permesso alla MSC Foundation di svincolare in tempi rapidi i beni alimentari da destinare alle associazioni benefiche genovesi e nazionali. La responsabilità sociale rappresenta uno dei valori fondanti del Gruppo MSC - anche e soprattutto in quanto azienda familiare -, che continua a promuovere iniziative di charity in tutto il mondo e, in particolare, a Genova e in Liguria, territorio in cui il Gruppo MSC opera ormai da 50 anni e ha il suo principale porto crocieristico a livello

globale". Paolo Raia, managing director MSC F&B, ha aggiunto: "Siamo orgogliosi di aver portato avanti un'iniziativa come questa, che in un momento di grande difficoltà per il Paese ha consentito comunque al nostro settore di dare un aiuto concreto alle persone più in difficoltà. Ringrazio l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli non solo per quanto ha fatto in questa circostanza eccezionale, ma anche e soprattutto per il supporto continuo fornito alle nostre attività. MSC F&B di Genova è considerata un centro di eccellenza per tutte le attività della supply chain, e in questo senso la collaborazione con l'Agenzia delle Dogane negli ultimi anni è stata determinante. I nostri programmi di crescita sono molto sfidanti e contiamo, pertanto, nel rafforzamento della nostra collaborazione. Ringrazio infine la Caritas, con la quale collaboriamo ormai da anni, che aiuta a trasformare buone idee in azioni concrete".

PER INIZIATIVA DI SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS

Webinar sull'export della PMI

In programma per la mattinata di lunedì 8 marzo

MILANO – Lunedì 8 marzo di mattina si terrà in streaming una conferenza dedicata alle piccole e medie imprese italiane esportatrici privilegiate. L'innovazione nelle fasi di progettazione e produzione, considerando le fasi a monte (sourcing e logistica industriale) e a valle (logistica distributiva) meno importanti.

La maggioranza delle PMI - sottolinea "Shipping Forwarding&Logistics meet Industry" - tende a gestire internamente la logistica e i trasporti, spesso non disponendo di strumenti che permettano di monitorarne i costi con l'idea che l'outsourcing logistico sia una soluzione per grandi



SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS meet INDUSTRY

aziende.

La sessione di lunedì 8 marzo mette a confronto produttori e fornitori di outsourcing logistico e di trasporto di nuova generazione per le imprese con forte vocazione all'export (picking, multisource kitting, lavorazione finale, repackaging, franco destino) per capire lo

stato dell'arte della logistica come servizio in questo ambito dimensionale, cruciale per il nostro Paese. Questi i temi del confronto nel webinar.

- Logistica e trasporti come strumento competitivo su mercato globale.
- PMI ed e-commerce all'export: servizi in outsourcing e valorizzazione del brand.
- L'incidenza di logistica e trasporti sui costi e l'organizzazione delle PMI all'export.
- La logistica oltre lo stoccaggio e la consegna: le "lavorazioni" e le opportunità per le PMI.
- La localizzazione delle fasi finali di confezionamento in prossimità del mercato finale: l'utilizzo strategico dei servizi di lavorazione di nuova generazione.

Labromare



DIVISIONE TERRESTRE

DIVISIONE MARITTIMA

TRATTAMENTO MISCELE OLEOSE

TRATTAMENTO RIFIUTI SOLIDI PORTUALI

EMERGENZE h24 - 365 gg - tel. 337- 710443



www.labromare.it

Labromare

LIVORNO Via dell'Artigianato, 69
Tel. +39 0586 - 4479 Fax 39 0586 - 409748



SECONDO LE RILEVAZIONI DELL'ACI

Nuova flessione a gennaio per il mercato dell'auto usata

In negativo anche il bilancio mensile delle radiazioni

ROMA – Ennesima flessione a gennaio - sottolinea il consueto rapporto dell'ACI - per il mercato delle autovetture di seconda mano, che neppure in termini di media giornaliera riesce a riprendere quota, considerata la presenza di due giornate lavorative in meno rispetto all'analogo mese del 2020. I passaggi di proprietà delle quattro ruote, al netto delle minivolture (trasferimenti temporanei a nome del concessionario in attesa della rivendita al cliente finale), hanno chiuso il bilancio di gennaio 2021 con un netto calo del 16,5% rispetto a gennaio 2020 (-7,7% la media giornaliera), quando ancora l'emergenza Covid-19 non si era manifestata. Per ogni 100 autovetture nuove nel mese di gennaio ne sono state vendute 161 usate.

Da segnalare la forte diminuzione delle minivolture, che a gennaio hanno registrato un calo a doppia

cifra pari al 29,7% (variazione giornaliera: -22,3%), probabilmente accentuata dall'entrata in vigore dei nuovi incentivi 2021 che richiedono la rottamazione obbligatoria della vecchia auto data in consegna al concessionario.

Tanto sul mercato del nuovo quanto sul mercato dell'usato, e in quest'ultimo caso tanto per i passaggi netti quanto per le minivolture, prosegue invece inarrestabile l'aumento delle autovetture con alimentazioni elettriche e ibride, mentre arretrano ulteriormente nel mese di gennaio le quote di mercato delle più tradizionali alimentazioni diesel e a benzina (vedi dati riportati nella tabella allegata).

Chiusura con il segno più a gennaio per il mercato delle due ruote di seconda mano. I passaggi di proprietà dei motocicli, depurati dall'effetto distorsivo delle minivolture, hanno infatti evidenziato un incremento mensile dello 0,2%,

che in ragione della presenza di due giornate lavorative in meno porta a +10,8% la media giornaliera.

I dati sono riportati nell'ultimo bollettino mensile "Auto-Trend", l'analisi statistica realizzata dall'Automobile Club d'Italia sui dati del PRA, consultabile sul sito www.aci.it.

Nonostante i nuovi incentivi alla rottamazione, il bilancio delle radiazioni di autovetture nel mese di gennaio resta in terreno negativo, facendo registrare una riduzione del 12,5% rispetto a gennaio 2020, che tuttavia si riduce ad un più modesto -3,3% in termini di media giornaliera. Il tasso unitario di sostituzione nel mese di gennaio è stato pari a 0,82 (ogni 100 auto iscritte ne sono state radiate 82). In flessione anche le radiazioni di motocicli, che hanno chiuso gennaio con una variazione mensile negativa del 10,6% (-1,2% la media giornaliera).

RADIAZIONI E USATO A GENNAIO

	RADIAZIONI			PASSAGGI DI PROPRIETA' (*)		
	GEN '20	GEN '21	Var. %	GEN '20	GEN '21	Var. %
AUTO	130.598	114.296	-12,5	268.018	223.840	-16,5
MOTO	8.705	7.784	-10,6	32.948	33.017	0,2
TUTTI I VEICOLI	152.812	133.133	-12,9	336.571	292.201	-13,2

Fonte: ACI - Automobile Club d'Italia (*) Al netto delle minivolture.

CON UNA CONFERENZA E UN DIBATTITO IN VERSIONE DIGITALE

Le utility per la rinascita

Investimenti, tecnologie e sostenibilità per il rilancio e la resilienza del sistema Italia

MILANO – Torna, in versione digitale, il tradizionale appuntamento con Top Utility, giunto alla IX edizione. Nel corso dell'evento sarà presentato lo studio di Althesys "Le performance delle utility italiane. Analisi delle 100 maggiori aziende dell'energia, dell'acqua, del gas e dei rifiuti".

Programma:
9.45 Conference room opening.
10.00 Introduce e modera: Gianni Trovati, Il Sole 24 ore.

10.10 Le performance delle utility italiane. - I risultati della IX indagine sulle prime 100 utility italiane. Interviene: Alessandro Marangoni, ceo Althesys.

10.30 Interventi: Come la regolazione può supportare la ripresa? Interviene: Stefano Besseghini, presidente ARERA.

L'innovazione digitale nelle utility. Interviene: Raffaele Resta, head of Italy PS Amazon WS.

La ricerca per un sistema ener-

getico italiano più resiliente. Interviene: Maurizio Delfanti, amministratore delegato Ricerca Sistema Energetico.

Gli investimenti delle utility per far ripartire l'Italia. Intervengono: Agostino Re Rebaudengo, presidente Elettricità Futura; Michaela Castelli, presidente Utilitalia.

11.45 Premiazione: Ne parlano i vincitori: Una proposta per il settore delle utility.

SULLA PIANIFICAZIONE DI RILANCIO DEL PAESE

ALIS in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

Marcello Di Caterina: "Importanti le misure già previste ma c'è l'esigenza di ulteriori interventi a sostegno dell'intero cluster e dell'ambiente"



Marcello Di Caterina

ROMA – "È molto importante la presenza di ALIS all'audizione sulla proposta di PNRR e ringraziamo tutti i componenti della Commissione Trasporti per il momento di confronto, al quale siamo stati invitati ad intervenire a seguito delle nostre numerose istanze presentate al Governo e al Parlamento per dar voce alle aziende associate e all'intero popolo del trasporto e della logistica". Così il vicepresidente e direttore generale di ALIS Marcello Di Caterina è intervenuto durante il ciclo di audizioni informali sull'esame della proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza presso la

IX Commissione della Camera dei Deputati.

"Evidenziamo con piacere ed orgoglio che molte nostre proposte hanno trovato luogo nel Piano - ha detto ancora Di Caterina - specialmente nelle Missioni dedicate alla digitalizzazione e alla competitività, dove è prevista anche l'adozione del CMR elettronico in Italia, alla rivoluzione green e transizione energetica, tema che resta centrale nella nostra agenda associativa, alle infrastrutture per una mobilità sostenibile, dove un'apposita componente riguarda proprio l'intermodalità per una logistica integrata a testimonianza di quanto il nostro settore sia sempre più rilevante nell'economia nazionale ed europea, alla formazione giovanile e professionale. Al tempo stesso, però, dobbiamo sottolineare la necessità di una maggiore attenzione nei confronti dell'intero cluster e, in particolare, dell'autotrasporto, settore determinante anche in questa fase di emergenza, per il quale ALIS richiede di introdurre uno specifico intervento volto al rapido rinnovo dell'intero parco circolante dei mezzi pesanti, considerando anche che quello italiano ha un'età media di 14 anni ed è secondo per

vetustà solo alla Grecia, oltre ad essere rappresentato per circa il 16% ancora oggi da mezzi euro 0,1 e 2. Il PNRR - ha aggiunto Marcello Di Caterina - intende giustamente rappresentare una visione strategica per il Sistema Paese e, pertanto, non possiamo non cogliere tale opportunità proprio per incentivare l'acquisto di nuovi mezzi moderni, tecnologici e a basso impatto ambientale con motorizzazioni avanzate, ibride o alternative".

"Ribadendo inoltre la piena condivisione di ALIS nella rilevanza ricoperta dalla sostenibilità ambientale in tutto il Piano, - ha concluso Di Caterina - abbiamo proposto anche ulteriori interventi volti ad accelerare il processo di transizione ecologica, tra i quali: incentivi all'utilizzo di energie e carburanti alternativi e, in particolare, alla realizzazione di impianti di produzione e di distribuzione bio-LNG, in particolare nei pressi dei principali snodi intermodali; implementazione diffusa della mobilità elettrica per la consegna delle merci in ambito urbano, attraverso investimenti mirati sui punti di ricarica diffusi ed efficienti; incentivi al corretto allineamento di ruote ed assali dei veicoli indu-

UN'INTERESSANTE INIZIATIVA UNICA AL MONDO

Green Pea @ LifeGate: primo Green Retail Park

L'hub digitale dedicato a Green Pea è online su lifegate.it dal 5 febbraio



Nelle foto (da sx): Oscar Farinetti ed Enea Roveda.

TORINO – Una passione comune per la sostenibilità. Da questa unità di intenti nasce la partnership "Green Pea @ LifeGate" sviluppata attraverso un hub digitale dedicato al primo Green Retail Park al mondo, inaugurato a Torino lo scorso dicembre, che da venerdì scorso, 5 febbraio, ha su lifegate.it la sua vetrina esclusiva.

Novità, appuntamenti e interviste ai protagonisti vengono raccontati al visitatore virtuale, che si muoverà attraverso esperienze,

eventi, prodotti e tutti i servizi necessari ad avvicinarsi a un nuovo modo di consumare sostenibile per diventare protagonisti del cambiamento.

Valori sposati da vent'anni da LifeGate, Società Benefit considerata il punto di riferimento della sostenibilità in Italia, che dalla sua nascita, secondo il principio "People, Planet, Profit", promuove la sostenibilità ambientale e sociale come stile di vita, il modo di stare nel mondo, incentrato sulla civiltà

della consapevolezza.

"Secondo il nostro ultimo Osservatorio Nazionale sullo Stile di vita sostenibile, il 72% degli italiani è interessato e attento ai temi della sostenibilità - il commento di Enea Roveda, ceo di LifeGate -. In un'epoca di cambiamento, dove le persone hanno allineato le proprie scelte quotidiane alla salvaguardia del pianeta, era necessario offrire un luogo dedicato alle attività e ai prodotti più in linea con questa visione".

"Da 20 anni LifeGate è punto di riferimento sulla sostenibilità ed era naturale che nascesse una partnership con Green Pea, il primo Green Retail Park al mondo - dichiara Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea -. La nostra mission è tesa a dimostrare che è possibile vivere in armonia con il nostro Pianeta senza rinunciare al bello, in tutte le principali attività di consumo: muoversi, abitare, vestirsi e poi stare puliti, in forma e sapienti. Innumerevoli sono, quindi, i valori che Green Pea e LifeGate condividono: siamo pronti a dare vita a questa nuova storia di sostenibilità, all'insegna del nostro motto from duty to beauty".

CON UN FATTURATO ANNUO DI OLTRE 14 MILIARDI

Il mercato trasporti traina la crescita del PIL

Per Vinella (ANAV) opportunità irripetibile per aziende e occupazione

ROMA – "I trasporti trainano la crescita del PIL, l'intero sistema produce all'anno un fatturato di oltre 14 miliardi, una leva fondamentale per lo sviluppo economico e di conseguenza anche di quello occupazionale". Interviene così Giuseppe Vinella, presidente di ANAV, l'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori aderente a Confindustria, a margine dell'audizione alla Camera dei giorni scorsi. Un comparto, quello del trasporto, di grande rilievo economico, occupazionale e sociale, con 6.000 aziende, 78.000 autobus, 140.000 addetti, di cui Anav rappresenta una parte

fondamentale e qualificata.

L'Italia è uno dei Paesi europei che più attingerà alle risorse messe a disposizione con il Next Generation UE, essendo tra quelli maggiormente colpiti dalla pandemia, le risorse complessive sono pari a circa 210 miliardi di euro. "Per questo - sottolinea Vinella - il Piano nazionale di ripresa e resilienza costituisce un'opportunità irripetibile per colmare, nel settore dei trasporti, il gap accumulato rispetto agli altri paesi europei in termini di infrastrutture, digitalizzazione e di sostenibilità ambientale e per traguardare l'obiettivo della realizzazione di un sistema competitivo di mobilità intermodale, collettiva e sostenibile

nel nostro Paese".

Manon solo. Per l'associazione il Recovery Fund rappresenta inoltre l'occasione attesa per maturare il passaggio - già fondamentale nella concezione della mobilità ante Covid-19 e ora essenziale a seguito dell'emergenza epidemiologica - verso formule di mercato più innovative "dando impulso all'implementazione di piani per la digitalizzazione dei servizi, per l'adeguamento tecnologico di impianti e attrezzature per una efficace gestione delle flotte e delle risorse aziendali".

Infine, Vinella sottolinea la necessità di intervenire sul fronte del rimborso accise sul gasolio.



Centro Internazionale Spedizioni s.p.a.

IMPRESA DI SPEDIZIONI OPERATORI DOGANALI SHIP-BROKERS OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

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

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

uffici nei porti principali

DA ASSOGASLIQUIDI/FEDERCHIMICA

Per lo sviluppo del GNL in Italia momento di svolta

L'Osservatorio usi finali GNL di REF-E conferma la fase cruciale per il decollo della filiera



ROMA—L'Italia è ad un passo dal salto definitivo in una nuova era delle alternative ecologiche grazie all'utilizzo del GNL, prodotto energetico di immediata disponibilità, in grado di garantire una drastica riduzione delle emissioni di polveri sottili e una sensibile riduzione di CO₂. Lo dicono i dati dell'Osservatorio di REF-E riferiti all'anno 2020.

L'ultimo aggiornamento dell'Osservatorio, infatti, conferma la forte dinamicità di tutta la filiera del GNL nonostante la pandemia e la conseguente contrazione dei mercati. La rete distributiva è in continua espansione, con un aumento dei punti vendita per il rifornimento di mezzi pesanti (GNL-GNL) di circa il 34% rispetto al 2019, e una consistenza pari a 94 stazioni di servizio, che fanno dell'Italia leader europeo, seguito da Spagna (62) e Francia (48). Per quantificare l'intera rete distributiva legata al trasporto stradale, vanno poi aggiunti 11 depositi di GNL (di tipo GNL-GNC) destinati al rifornimento di mezzi leggeri tramite vaporizzazione del prodotto liquido e sua successiva compressione, per un totale di 105 unità.

Lo sviluppo della rete è avvenuto in maniera proporzionale all'aumento della domanda, guidata dall'incremento della flotta circolante di mezzi pesanti alimentati a GNL che, al 2020, risulta costituita da circa 3000 unità (+35% rispetto al 2019): a questi vanno aggiunti i mezzi "transfrontalieri" non immatricolati in Italia ma operanti sul territorio nazionale. Complessivamente, quindi, si può affermare che, alla fine del 2020, la flotta circolante di mezzi alimentati a GNL sia di oltre 3.500 mezzi. Inoltre, la versatilità della logistica del prodotto ne consente l'applicazione in diversi settori,

permettendo di soddisfare anche il fabbisogno energetico di realtà residenziali e commerciali non servite dalla rete di trasporto e distribuzione del metano. Salgono infatti a 4 le reti canalizzate alimentate a GNL (raddoppiate rispetto al 2019) utilizzate da 4 diversi Comuni. Riguardo alle utenze industriali off-grid, nel corso del 2020 si è registrato un incremento degli impianti alimentati a GNL che hanno raggiunto le 30 unità.

Il quadro complessivo fornisce una chiara indicazione sulle potenzialità del GNL nei diversi settori di utilizzo, evidenziata non soltanto dalla conferma degli investimenti programmati nel 2020 da parte delle imprese ma anche dall'incremento del numero degli stessi operatori che nel secondo semestre dell'anno segnano un incremento di quasi il 30%.

Gli investimenti non riguardano solamente il segmento della distribuzione. Nel 2020 si conferma il forte interesse nello sviluppo dell'infrastruttura di approvvigionamento da parte degli operatori e delle Istituzioni: numerose le manifestazioni di interesse da parte delle Autorità di Sistema Portuale per realizzare depositi Small Scale nelle sedi portuali. Relativamente ai depositi di stoccaggio (di tipo Small Scale) attualmente si registrano 8 progetti con un iter autorizzativo avviato, a cui vanno sommati ulteriori 9 progetti con l'iter autorizzativo in corso di valutazione e/o attivazione.

"L'Italia è pronta a fare un enorme salto in avanti nell'utilizzo del GNL che sta registrando un forte incremento della domanda nel settore della logistica e trasporto pesante in tutto il mondo. Molte imprese hanno investito e continuano ad investire importanti risorse, nella produzione, distribuzione ed utilizzo del GNL".

Questo il commento di Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica che aggiunge: "Pensiamo soltanto alla realizzazione dei mezzi come ad esempio navi e camion, che già oggi possono contribuire ad una forte riduzione di emissioni nell'atmosfera e che domani potranno andare a bioGNL senza bisogno di alcuna trasformazione".

"Abbiamo un'opportunità che non possiamo farci sfuggire", prosegue Arzà: "Attualmente il piano di Recovery approvato dal Consiglio dei Ministri prevede per il GNL solo interventi mirati per l'utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti. Se vogliamo imboccare un percorso di crescita e non vanificare gli investimenti privati in questo ambito ma anzi intercettare di nuovi, è necessario che il Piano venga implementato in maniera consistente attraverso una linea specifica progettuale sul GNL: prima di tutto sostenendo gli investimenti sulle infrastrutture di approvvigionamento per garantire la crescita omogenea della distribuzione del prodotto".

"Nel trasporto marittimo - continua il presidente di Assogasliquidi/Federchimica - occorre introdurre norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti, oltre a definire idonee tariffe portuali per agevolare l'utilizzo di mezzi marittimi alimentati a GNL e, infine, prevedere misure premianti per le flotte navali costruite ed alimentate a GNL e la realizzazione di unità navali (battelle) adeguate ai servizi di Small Scale e per il rifornimento ship to ship. Nel trasporto stradale pesante è invece fondamentale definire incentivi strutturali a favore dell'autotrasporto, come ad esempio la riduzione di tariffe e canoni per l'utilizzo di infrastrutture autostradali e confermare gli incentivi per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL a favore degli investimenti delle imprese di autotrasporto".

"Sul fronte degli usi industriali - conclude Arzà - andrebbe favorito l'impiego del GNL negli usi off-grid, anche attraverso l'introduzione di misure di premialità per i volumi di bioGNL utilizzati nelle utenze non collegate alla rete distributiva. E sempre a proposito di bioGNL, a livello normativo, bisognerebbe lavorare nel processo di revisione della Direttiva Europea sulle Energie Rinnovabili (RED) per un corretto posizionamento di questo prodotto, estendendo anche alla navigazione internazionale (e non solo nelle acque interne) gli incentivi per i volumi di bioGNL utilizzati".

NEL PROGRAMMA QUADRO HORIZON 2020

Porti verdi come hub: i progetti dell'AdSP MAM

La condivisione con gli altri network per identificare le migliori fonti alternative e i procedimenti più "verdi"



Ugo Patroni Griffi

BARI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha presentato due progetti al programma quadro HORIZON 2020, il più grande programma mai realizzato dall'Unione Europea (UE) per la ricerca e l'innovazione.

L'obiettivo principale del programma quadro, per il quale sono disponibili quasi 80 miliardi di euro di finanziamenti, oltre agli investimenti nazionali pubblici e privati che questa somma attirerà, è quello di contribuire ad una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

I due progetti sono: RE-PORT e SEAD4Port. RE-PORT: dimostrazione sull'uso delle energie rinnovabili offshore e ottimizzazione della logistica come trampolino di lancio per una più ampia transizione verso porti puliti, verdi e intelligenti.

L'Ente intende replicare nei cinque porti del proprio sistema le soluzioni tecnologiche date dal processo di ricerca, per individuare la soluzione tecnologica più adeguata per utilizzare congiuntamente più fonti di energia rinnovabile per l'elettrificazione delle banchine o per l'eventuale futura fornitura di energia a navi a propulsione elettrica.

I numerosi partner, pubblici, privati e commerciali, provenienti da Gran Bretagna, Germania, Danimarca, Belgio, Paesi Bassi, Irlanda e Turchia studieranno e porteranno le ultime tecnologie verdi e le migliori pratiche al porto leader di progetto e a tutti i porti partecipanti.

Progetto SEAD4Port: l'elettrificazione e la digitalizzazione sostenibili per rendere più verdi i porti di piccole e medie dimensioni lungo i corridoi TEN-T.

Il partenariato è costituito da enti di ricerca europei (Italia-Inghilterra-Germania-Grecia-Norvegia-Lituania). L'AdSP MAM promuove due azioni pilota con le quali si eseguiranno tutte le attività necessarie, anche attraverso l'utilizzo di attrezzature IoT altamente tecnologiche, al fine

di aumentare l'efficienza energetica e di ridurre le emissioni inquinanti nei porti. Inoltre, attraverso studi tecnici di fattibilità si individueranno nuove fonti per la generazione di energia alternativa.

"Vogliamo giocare un ruolo da protagonista nel processo globale di transizione energetica in atto, - commenta il presidente dell'AdSP

MAM Ugo Patroni Griffi. È una svolta epocale che vede il progressivo abbandono del fossile in favore del green e del rinnovabile. Solo la ricerca, la scienza e la tecnologia ci possono indicare la strada da intraprendere, gli obiettivi e gli strumenti a disposizione per rendere i nostri porti verdi come hub multimodali con una mobilità sostenibile e intelligente".

CONFERITO DA ASSOLOGISTICA PER IL 2020

LC3 Trasporti "Logistico dell'anno"

Il premio è nell'ambito della sostenibilità ambientale



MILANO - Si conclude un anno importante per LC3 Trasporti, nonostante le difficoltà che colpiscono diversi settori dell'economia nazionale e internazionale, e che influenzano anche l'ambito della logistica. L'azienda con sede a Gubbio ha infatti concretizzato un lungo processo di rimodulazione strategica di approccio al mercato che ha coinvolto, sotto il contenitore progettuale INBLUE, a vario titolo, diverse società che ruotano intorno alla galassia di LC3, come Iveco e Michelin Solutions. Tale processo ha avuto inizio nel 2011, durante il quale LC3 conduce un'analisi interna per individuare una serie di nuovi obiettivi in grado di ridefinire la "mission aziendale". Da questo momento in poi, l'azienda intraprende un percorso di rinnovamento che la guiderà verso diverse tappe prima del raggiungimento del traguardo della completa sostenibilità economica, ambientale e sociale.

Il premio conseguito passa anche da un'altra tappa fondamentale attraversata da LC3 Trasporti a partire dalla fine del 2013, con il lancio del progetto B.E.S.T. (Better Environment & Sustainable Transport) che agisce sulla rilevazione dei consumi dalla rete satellitare a quella dei distributori, sulla formazione continua dell'organico dipendente, sulla ricerca delle migliori prassi organizzative, sull'innovazione tecnologica del sistema trasporto e sul biometano (CNG o LNG). Un progetto che ha ricevuto un altro importante riconoscimento con il "Premio Sviluppo sostenibile 2017 e il conferimento della "Medaglia del

presidente della Repubblica" insignita per conto di Sergio Mattarella. In aggiunta, l'introduzione delle prime motrici a Biometano Liquefatto (Bio-LNG), il cui primo rifornimento si è svolto agli inizi di Novembre a Rimini presso il primo distributore italiano a insegnare Vulcangas, insieme alla realizzazione dei semirimorchi refrigerati ad azoto liquido (Revolution 2) a zero emissioni che, in tandem con le motrici alimentate sia a Bio-CNG sia con il nuovo Bio-LNG, rappresentano il mezzo di trasporto merci più ecologico disponibile oggi sul mercato. Una dotazione esclusiva sul territorio italiano offerta solo da LC3 Trasporti.

Mario Ambrogio - direttore generale di LC3 Trasporti - dichiara: "Non possiamo che essere orgogliosi di ricevere questo importante riconoscimento per il nostro impegno costante per il rispetto ambientale. Il settore della logistica è chiamato a svolgere un ruolo importante su questo fronte, e LC3 Trasporti è pronta a raccogliere questa sfida con l'assunzione delle migliori tecnologie disponibili oggi sul mercato. Una scelta che si dimostra strategica anche per i nostri clienti che dimostrano una sensibilità e un bisogno crescente sul piano della sostenibilità anche nel processo logistico, in grado di innescare un circolo virtuoso che pone al primo posto il rispetto per l'ambiente. Nella speranza di essere presto seguiti anche dagli altri operatori in questa strategia rilevata vincente, in modo da rendere la transizione ecologica il più veloce possibile, nell'interesse di tutta la collettività."

La valorizzazione dei "palmenti"

Ci provano cinque comuni italiani con un'Associazione Culturale, un'istituzione ed un'azienda privata



CAPRAIA ISOLA - Il Team 5-Hats (società di marketing per la valorizzazione territoriale) assieme all'Associazione Culturale Vis Artis ed a Gourmet's International (con il suo brand Merano Wine-Festival) ha raccolto le adesioni di cinque amministrazioni lungimiranti e volenterose di mettere al primo posto la rinascita del proprio territorio.

Il comune di Capraia Isola (LI), quello di Forenza (PZ), quello di Santa Venerina (CT), assieme a quello di Bianco (RC) ed al Capofila del progetto Pietragalla (PZ) hanno colto l'opportunità di concorrere al bando Mibact Borghi in Festival, costruendo una collaborazione ed una road map che unisce comuni e culture con "Borgo in Vinum", progetto di valorizzazione dei prin-

cipali Borghi italiani che detengono il patrimonio storico e culturale dei palmenti. Questa formula è stata studiata appositamente per partecipare al bando come spin-off del format partito a settembre WineHunter Tour.

Il progetto presentato insieme ha creato una forte sinergia fra le amministrazioni e le parti in causa, alimentando un circuito virtuoso nel quale il bene dei territori italiani ed i pensieri per sviluppare strumenti di ripartenza vengono prima di ogni altra cosa.

I palmenti sono particolarmente interessanti in quanto dimostrano la cultura del vino fin dai primi tempi delle società primitive. Specie quelli dell'isola di Capraia che appaiono ben ripuliti anche ai piedi della fortezza San Giorgio.

UN ESEMPIO DI COME LA LOGISTICA PUÒ BATTERE LA PANDEMIA

Rif Line chiude l'anno con 38 milioni di euro

Food e medicinali in crescita - Adesso Cina, Giappone, Australia e Nuova Zelanda sono i paesi strategici nel 2021



MILANO – Il 2020 ha lasciato un profondo segno rosso in tutti i settori, anche in quello della logistica, da sempre considerato alla base dell'economia di tutti i paesi. Secondo alcune stime di settore, in Italia la riduzione del volume dell'export ha causato un calo medio del settore di circa il 9,3%, nonostante nel secondo semestre si sia registrato un aumento delle merci trasportate di circa il 6%.

C'è, però, chi è riuscito a riorganizzare il proprio asset aziendale, sfidando con successo la crisi e tutti i problemi che questa comporta, riuscendo non solo a sopravvivere, ma anche a crescere. È il caso di Rif Line Group, società italiana di logistica internazionale, appartenente a un gruppo europeo specializzato anche nel cargo aereo, che ha chiuso il 2020 con 38 milioni di euro fatturato consolidato nel mondo (a

fronte di 31 milioni nel 2019), 2 milioni di euro di utile consolidato (1,3 milioni nel 2019), quasi 16.000 TEUs trasportati via mare e 2,5 milioni di kg di merce via aerea.

“La logistica è un settore in chiaroscuro, che presenta al suo interno situazioni molto distanti tra loro - spiega Francesco Isola, ceo di Rif Line Group -. Ad esempio, se parliamo di volume per il comparto del food o dei medicinali, notiamo una forte crescita di fatturato e di volumi trasportati. Diciamo che tra gli operatori della logistica, a fare davvero la differenza per la chiusura del bilancio è stata la tipologia di merci trattate. Noi di Rif Line siamo presenti in 7 Paesi del mondo, con corrispondenti in 52 Nazioni, trattando merci di varia natura, compresi i dispositivi per la protezione individuale. A fine marzo, ad esempio, abbiamo

organizzato 5 charters straordinari con materiale sanitario”.

Archiviato il 2020, ora in molti si chiedono quale sarà il futuro della logistica nel 2021, tra restrizioni e paure di nuovi lockdown.

“Fare pronostici per il 2021 è molto complicato, poiché il livello di consumi della popolazione, e quindi la richiesta di prodotti, è fortemente influenzato dal loro livello di fiducia, quindi da quelle che sono le aspettative per il prossimo anno.

– Prosegue Isola – Se la pandemia, come sembra probabile, dovesse perdere forza entro il primo semestre del 2021, possiamo aspettarci un rimbalzo rispetto a quello che è stato il 2020, se, invece, dovesse continuare ancora nel corso del prossimo anno, avremmo un rallentamento difficilmente recuperabile nel corso dell'anno”.

“Quello che possiamo prevedere, però, è che alcune aree diventeranno strategiche per il settore. - Conclude Isola - In particolare, la Cina, tra le grandi economie sviluppate, è stata l'unica ad aver registrato tassi di crescita positivi nel 2020 (6-7%). Oltre alla Cina, ci sono quei paesi che un po' di settimane fa hanno stipulato un accordo di libero scambio, cioè Cina, ancora una volta protagonista, Giappone, Australia e Nuova Zelanda. Quell'area di mondo è stata strategica nel 2020 e con ogni probabilità continuerà ad esserlo nel 2021. Per quanto riguarda il Sud America, invece, dovremo osservare come reagirà il Brasile, che è stato il paese più colpito dalla Pandemia, bisognerà capire in che modo ne verrà fuori”.

DOPO LA CANCELLAZIONE DEL MIAMI YACHT SHOW

Azimut Yachts in Florida con un evento privato



MIAMI – Azimut Yachts conferma ancora una volta la centralità del rapporto diretto con il cliente e il focus sul prodotto quali elementi portanti della sua strategia e risponde al mancato svolgimento del Miami Yacht Show con un evento privato a Pompano Beach.

L'appuntamento, che si svolgerà dal 12 al 14 febbraio, ha l'obiettivo principale di offrire ai clienti delle Americhe una possibilità in più per vedere dal vivo ben quattordici tra i più celebri modelli delle Collezioni di Azimut Yachts, in esclusiva privacy, dunque nel pieno rispetto delle normative anti Covid.

A fare da padrone di casa sarà Federico Ferrante, presidente AzimutBenetti Americas, che a proposito di questa iniziativa si è così espresso: “Abbiamo organizzato questo evento in chiave internazionale per poter meglio cogliere le opportunità di un mercato vivace, che guarda al diportismo

come valida alternativa al viaggio. Trascorre il tempo libero in barca, infatti, continua a rappresentare un modo eccellente per vivere con i propri cari a contatto con la natura, in una dimensione di totale sicurezza”.

Tra gli highlight presenti spicca Magellano 25 Metri, simbolo della capacità innovativa di Azimut Yachts a livello di design e di tecnologia, che ha suscitato tanto richiamo sia in Europa, sia negli USA dopo il suo esordio a Fort Lauderdale. Nato dalla collaborazione tra due grandi nomi del design, Vincenzo De Cotiis (progetto degli interni) e Ken Freivokh (linee esterne), Magellano 25 Metri è uno yacht sofisticato ed accogliente, pensato per chi ama navigare nel massimo comfort.

In autentica chiave Azimut Yachts, l'evento sarà inoltre caratterizzato dal battesimo, per ora digitale, della nuovissima nata della collezione Verve, il 42”.

Verrà svelato materiale inedito e sarà possibile da questo evento riservare la propria unità. Disegnata da Francesco Struglia su carena a step progettata da Michael Peters spinta da propulsione tripla Mercury Racing 450 Hp, la nuova Verve 42 sarà una rivoluzione del proprio segmento.

Tra gli altri modelli presenti ci saranno diversi yacht della Collezione Fly, dal 50 fino al più grande, il 78 Fly, perfetto esempio di equilibrio tra un design sofisticato, tecnologia e volumi importanti, caratterizzato da una tripla propulsione Volvo Penta IPS, con design esterno di Alberto Mancini e interni di Achille Salvagni. In rappresentanza della Collezione Atlantis ci sarà poi il 45, mentre la Collezione sportiva per eccellenza sarà rappresentata dall'S6 e dall'S7.

Oltre al 25 Metri saranno presenti il Magellano 66, due modelli della Collezione Grande (25 e 27 Metri) e, infine, il Verve 40.

PER IL CAMBIO DEGLI EQUIPAGGI

Nova Marine Carriers sigla la Neptune Declaration

Non parole, ma un impegno concreto per difendere i marittimi



LUGANO – Nova Marine Carriers ha siglato la “Neptune Declaration on Seafarers wellbeing and crew change”, il documento frutto del lavoro della task force per il cambio dell'equipaggio dell'industria marittima creata dal Global Maritime Forum, per porre fine alla crisi del cambio equipaggio determinata dalla pandemia Covid-19.

Più di 400 fra associazioni e imprese armatoriali hanno già aderito a questa iniziativa finalizzata ad affrontare quella che in questi mesi è diventata una vera e propria emergenza nell'emergenza: ovvero la difficoltà e talora l'impossibilità di assicurare ai marittimi e

agli ufficiali delle navi mercantili, quella rotazione fra lavoro e riposo a casa che rappresenta una delle principali garanzie sulle quali si è sviluppata l'industria marittima mondiale.

“Per noi - sottolinea Vincenzo Romeo, ceo di Nova Marine Carriers - non si tratta di un adempimento formale o di una generica dichiarazione di intenti. Per noi quegli uomini che lavorano sui mari del mondo sotto la nostra bandiera, sono parte integrante della nostra famiglia. Abbiamo il dovere di proteggerli e salvaguardare le loro vite. E la Neptune Declaration è quindi per noi una

dichiarazione di impegno concreto come nei fatti, in questi mesi difficili, abbiamo sempre tentato di agire a favore e in difesa dei nostri uomini di mare”.

“Non dimentico mai - conclude Romeo - di essere figlio e nipote di un marittimo. Le navi continuano a essere la mia casa, quella della mia famiglia e quella di tutti gli uomini che lavorano con noi e ai quali devo rispetto e riconoscenza”.

SULLE TANTE RESTRIZIONI CREATE DALLA PANDEMIA

Accordo tra armatori per aiutare i marittimi

Una nota di Confitarma in appoggio alle Neptune Declaration

ROMA – Confitarma ha aderito alla Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change, insieme a più di 450 tra compagnie, associazioni, operatori marittimi, tra cui ICS, Intertanko, Bimco, d'Amico Società di Navigazione, Gruppo Grimaldi. La Neptune Declaration, si propone di richiamare l'attenzione sulle questioni umanitarie e sulle difficoltà che i marittimi devono affrontare a causa delle restrizioni adottate

dagli Stati per fronteggiare la pandemia da Covid-19. I firmatari sono preoccupati che la situazione possa peggiorare con l'introduzione di nuove restrizioni ai viaggi a seguito delle nuove ondate di contagi e quindi esplicitano le seguenti quattro richieste per facilitare i cambi di equipaggio e mantenere il funzionamento delle catene di approvvigionamento globale: riconoscere i marittimi come lavoratori essenziali e dare loro

la priorità nel ricevere il vaccino anti-Covid; creare protocolli sanitari d'eccellenza basati sulle best practices già in atto; incrementare la collaborazione tra noleggiatori e armatori di navi per facilitare i cambi di equipaggio; garantire connessioni aeree tra i principali hub marittimi del mondo. Nel sito www.confitarma.it il link per scaricare la Neptune Declaration costantemente aggiornata con i nuovi sottoscrittori.

DOPO LA SENTENZA DEL TRIBUNALE DI LUCCA

Perini Navi fallito ma molto appetitoso



Lo storico cantiere di Viareggio, per anni leader nella produzione di superyacht a vela, non ce l'ha fatta malgrado il piano presentato dalla società e le offerte anche di un altro grande gruppo cantieristico nazionale. Fondato circa quarant'anni fa da Fabio Perini il cantiere ha prodotto navi a vela celebri in tutto il mondo, con la caratteristica inedita di avere le manovre tutte servo-assistite e gestite dalla timoneria anche da un unico skipper. Il celebre “Maltese Falcon” è rimasto un'icona.

I giudici di Lucca hanno bocciato il piano di ristrutturazione del debito da 100 milioni di euro, presentato dalla famiglia Tabacchi, con l'appoggio della società Fenix. Adesso curatore fallimentare dell'azienda è il dottor Franco Della Santa. Non manca tuttavia l'interesse per il know-how dell'azienda: si sono già fatti sotto per rilevare il cantiere almeno tre grandi gruppi del mondo della nautica di prestigio, che assicurerebbero anche il salvataggio dei posti di lavoro.

VIAREGGIO – Sul piano dell'immagine ma anche della

storia della grande nautica è una perdita importante, quella che

il tribunale di Lucca ha sancito con il fallimento di Perini Navi.



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

CON L'UTILIZZO DI NAVI MODERNE E MOLTO VELOCI

Grimaldi raddoppia tra Ancona e la Grecia

Il gruppo partenopeo sdoppia la linea da Ancona verso la Grecia su Igoumenitsa e su Patrasso



NAPOLI – L'ultima grande novità del Gruppo Grimaldi riguarda i servizi di trasporto di passeggeri e merci tra Italia e Grecia. Dalle prossime settimane, l'attuale collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia partenopea verrà ulteriormente potenziato, con un servizio dal porto dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso.

Le navi impiegate diventeranno ben quattro - il doppio di quelle

operate finora - garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico. Due navi saranno dedicate al collegamento Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel porto di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo.

Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace, lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer.

Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù, che garan-

tiranno partenze da Ancona alle ore 19:30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00.

Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer.

Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il porto di Ancona e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca.

“Scommettere sul porto di Ancona, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'Autorità Portuale in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia”, ha detto Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. “Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati Nord e Centro europei con il Mediterraneo Sud Orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi

passaggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia”.

“Grazie all'impiego di due navi in più, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l'Italia e la Grecia”, ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo partenopeo. “Amplieremo, così, l'offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo”.

Oltre alle linee Ancona-Igoumenitsa ed Ancona-Patrasso, il Gruppo Grimaldi offre anche un



collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra il porto di Brindisi e quello di Igoumenitsa, ed uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Dalle prossime settimane, saranno dunque ben sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

La Spezia chiede la ZLS

rità ricadano scali siti in regioni differenti, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata.

“L'AdSP crede fermamente - ha dichiarato il presidente dell'AdSP spezzina Mario Sommariva - che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l'Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l'Ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo”. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale”.

Torri faro tutte nuove

l'Ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla Sbm Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l'intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro.

I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove

torri faro avranno un'altezza di 25 metri.

Cargo aereo, luci e ombre

una spiegazione del perché i voli siano stati “così pieni” potrebbe essere dovuta al fatto che la spesa in viaggi e attività di svago che di solito caratterizza questa parte dell'anno si è riversata sull'acquisto di beni ad alto valore.

Il quadro, benché positivo - continua il report - però lascia spazio a qualche preoccupazione: “Il mercato è molto esigente e in continua evoluzione, anche a causa del panorama normativo legato al Covid. Le compagnie aeree devono volare a vista” ha commentato l'analista, che poi ha aggiunto: “La capacità è limitata e non percepiamo movimenti sottostanti che cambieranno rapidamente la situazione”.

Dal punto di vista dei noli, - conclude “Aircargo Italy” - il Tac Index ha rilevato un nuovo picco nell'ultima settimana di gennaio, dopo una discreta discesa all'inizio del mese. In particolare il valore di quelli delle spedizioni da Hong Kong verso l'Europa è calato del 14% tra il 4 e il 18 gennaio, per poi tornare però a crescere del 12% alla fine del mese. Anche per questo Robert Frei, direttore del business development del Tac Index, ha invitato ad analizzare l'andamento settimana per settimana, quando non addirittura spedizione per spedizione: “Se non fossimo consapevoli del forte aumento nell'ultima settimana di gennaio, potremmo presumere che, nonostante l'imminente Capodanno cinese, ci sia un continuo trend negativo”. Invece, secondo Frei, “le trattative tra spedizionieri, spedizionieri e vettori ora sono di nuovo molto più a breve termine” e i noli spot ora risultano in “forte aumento rispetto a un anno fa”.

DOMANI UN WEBINAR SUL FUNZIONAMENTO DEI FOIL

Coppa America e le “barche volanti”

PISA – In occasione dell'America's Cup 2021 è stato organizzato un webinar da Cubit e Partitalia dove viene illustrato come funzionano le barche “volanti” che corrono ad una velocità di 100 km orari.

Lo speaker dell'evento sarà Giovanni Lombardi. L'evento è gratuito ma la registrazione è obbligatoria per partecipare.

“Volare” sulla superficie dell'acqua, raggiungendo velocità impensabili per le normali imbarcazioni, è possibile con l'uso di speciali ali (foil). Oggi i foil sono piuttosto diffusi nel mondo della vela, ma le tecniche di ingegneria e navigazione necessarie per far “volare” gli AC75 sono completamente diverse da qualsiasi altra



cosa vista prima.

Il webinar di “Partitalia Academy” domani giovedì 11 febbraio, dalle 17 alle 18,30, ci introdurrà alla “magia” idrodinamica dei foil e alle novità tecnologiche di America's Cup 2021.

Introdurrà il webinar Arnaldo Merante, Senior Technology Consultant di Partitalia, esperto e appassionato di vela e istruttore FIV - Federazione Italiana Vela.

Speaker dell'evento sarà Giovanni Lombardi, professore di Aerodinamica degli Aeromobili e di Aerodinamica dei Veicoli presso l'Università di Pisa, Direttore del Centro di Fluidodinamica Applicata di CUBIT Innovation Labs e Coordinatore tecnico del team AC “Green Comm Racing”.



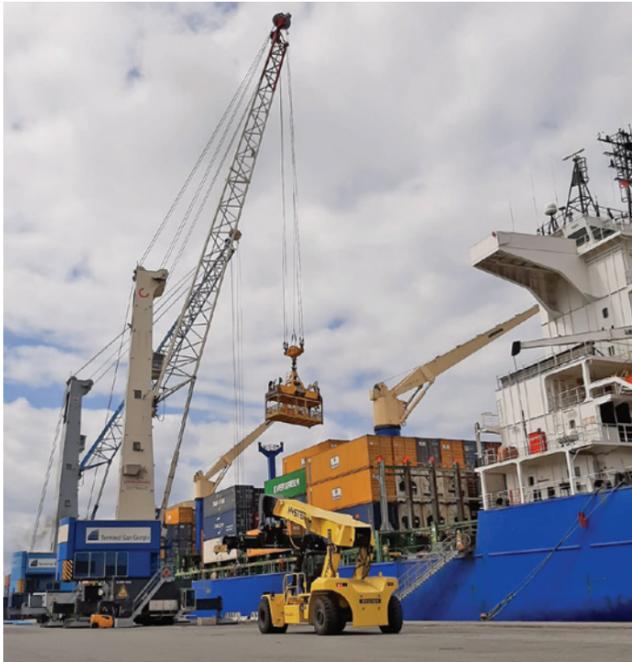
PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWWGLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

<p>SEDE OPERATIVA</p>	<p>REVAMPING GRU</p>	<p>FULL RENTAL</p>	<p>PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24</p>	<p>MANUTENZIONE BANCHINE</p>
------------------------------	-----------------------------	---------------------------	--	-------------------------------------

AL VERTICE DEI PROGRAMMI PER L'ANNO IN CORSO

Nel Terminal San Giorgio: tecnologia, ambiente e safety

Nel quindicesimo anno di età molti progetti tra i quali E-Bridge cofinanziato dalla UE



GENOVA – “Terminal San Giorgio nel corso del 2020 ha accelerato il suo impegno nell’ambito dell’innovazione tecnologica, della sicurezza e sostenibilità ambientale” dichiara Maurizio Anselmo, amministratore delegato del terminal genovese controllato dal Gruppo Gavio.

“Durante un anno molto difficile, influenzato da un’emergenza sanitaria globale, TSG ha mantenuto pressoché invariati i volumi di traffico rispetto al 2019 e - nel continuo sviluppo di attuali e futuri business - ha mirato a creare valore lungo tutta la catena di fornitura del servizio, rispondendo alle richieste del mercato e senza trascurare gli impatti delle proprie attività sull’ambiente e sulla sicurezza dei lavoratori”.

Tale obiettivo è stato raggiunto grazie a mirati investimenti in hardware e software, oltreché all’efficace implementazione di nuove tecnologie e alla formazione continua del personale, con particolare riferimento alla sicurezza e sostenibilità ambientale.

TSG si appresta a guardare il quindicesimo anno di attività concorrendo alla partecipazione di alcuni prestigiosi progetti europei, in linea con la cultura del miglioramento continuo perseguita dall’azienda, tra cui ricordiamo:

Progetto E-Bridge (2018-2021), cofinanziato dalla Commissione Europea nell’ambito del programma CEF – Connecting Europe Facility e per il quale TSG partecipa come soggetto attuatore. L’obiettivo è quello di realizzare interventi a supporto della progressiva e completa digitalizzazione degli scambi informativi e documentali all’interno del porto, al fine di mitigare gli effetti derivanti dal drammatico deficit infrastrutturale venutosi a determinare con il crollo del Ponte Morandi; risulta inoltre di

particolare attualità in questa fase rivolta alle misure di contenimento del virus Covid-19. E-Bridge si integra con le attività sviluppate dal Porto nell’ambito dell’ottimizzazione dei flussi veicolari, dell’automazione di varchi e gate, della progettazione di un sistema di area buffer a servizio dei traffici. Per ulteriori informazioni cfr. il sito istituzionale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, al seguente indirizzo: <https://www.portsofgenoa.com/it/strategia-sviluppo/politica-europea/progetto-cofinanziati.html>

Progetto Technological Boost for Efficient port Terminal operations following Safety related events (TEBETS), cofinanziato dal Centro di Competenza START 4.0. e per il quale TSG partecipa come soggetto partner. Il progetto si propone di incrementare il livello di automazione all’interno del terminal, minimizzando le criticità e ri-pianificando le operazioni al verificarsi di eventi correlati alla sicurezza di persone, attrezzature e mezzi. Si svilupperanno processi automatizzati in tutte le situazioni in cui la rapidità di azione è determinante, quali ad esempio l’attuazione del piano di evacuazione e l’attivazione delle squadre di soccorso in caso di emergenza. Per ulteriori informazioni cfr. <https://www.start4-0.it/progetto-tebets/>.

Progetto FEDERATED (2019-2023), cofinanziato dalla Commissione Europea nell’ambito del programma CEF – Connecting Europe Facility e per il quale TSG partecipa come soggetto beneficiario. Il progetto mira a creare una rete federata di database all’interno della quale i molteplici dati possono essere scambiati velocemente ed in modo affidabile tra le varie aziende partecipanti, relativamente al settore del trasporto merci e della logistica

a livello UE (e oltre). Per ulteriori informazioni cfr. il sito internet dedicato al progetto: <http://www.federatedplatforms.eu/>

L’ad Anselmo ribadisce che “Rimangono sempre attuali per TSG i temi della qualità e della sicurezza, su cui l’azienda ha da sempre mirato con il conseguimento delle più importanti certificazioni, oltreché confermare nel 2020 quelle già acquisite in passato quali:

ISO 18001 già acquisita in passato, ma nel 2020 si è proceduto alla transizione verso la ISO 45001 con obiettivo salute, prevenzione e sicurezza relativa ai luoghi di lavoro. Ciò al fine di fornire le maggiori garanzie alla clientela ed ai lavoratori del Terminal relativamente alla capacità di rispettare la legislazione vigente in materia di sicurezza sul lavoro e relativi ambienti.

ISO 14001 conseguita nel 2020 fornisce all’azienda una struttura gestionale per l’integrazione delle pratiche di natura ambientale, la prevenzione dell’inquinamento, la riduzione del consumo di energia e risorse, nonché, più in generale, il perseguimento della protezione dell’ambiente. Migliora l’immagine e la credibilità aziendale, assicurando alla propria Clientela l’impegno in un’efficace ed efficiente gestione degli impatti ambientali. Migliora il controllo dei costi, attraverso il risparmio energetico e di materiali nonché riducendo i rischi da danno ambientale a cui l’azienda potrebbe essere soggetta.

AEO (Authorized Economic Operator), tale certificazione attesta l’affidabilità economica di TSG nei confronti del mercato e viene rilasciata dall’Agenzia delle Dogane solo a seguito di numerosi e severi audit. Al fine di ottenere lo status di AEO, l’operatore economico deve dimostrare di rispettare la conformità alla normativa doganale e fiscale e l’assenza di reati connessi con l’attività economica; possedere un sistema efficace di gestione delle scritture commerciali e dei trasporti; garantire la solvibilità finanziaria e patrimoniale; ovverosia tutti aspetti che garantiscono in TSG un solido ed affidabile partner commerciale per le primarie linee di navigazione che scalano il porto di Genova.

Per ogni ulteriore informazione potete visitare il nostro sito www.terminalsangiorgio.it.

SU UNA DELLE SUE NAVI IN LEASING

d’Amico ha annunciato un’opzione di acquisto

Si tratta della MT “High Priority” di 46 mila tonnellate



Paolo d’Amico

LUSSEMBURGO – d’Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS.MI) (la “Società” o “DIS”), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, rende noto che la propria controllata operativa d’Amico Tankers D.A.C. (Irlanda) (“d’Amico Tankers”), ha esercitato

la sua opzione di acquisto sulla MT High Priority (la “Nave”), una “MR” di portata lorda pari a 46,847 tonnellate e costruita nel 2005 presso Nakai Zosen (Giappone) per un importo pari a US\$ 9,7 milioni. Nel 2017, la Nave era stata venduta e ripresa in leasing da d’Amico Tankers per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a partire dal secondo anno di contratto e con un obbligo di riacquisto alla fine del quinto anno.

Ad oggi, la flotta DIS comprende 39 navi cisterna a doppio scafo (MR, Handysize e LRI, di cui 19 navi di proprietà, 11 a noleggio e 9 a noleggio a scafo nudo), con un’età media relativa alle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo pari a 6,4 anni.

Paolo d’Amico, presidente e amministratore Delegato di d’Amico International Shipping, ha dichiarato:

“Sono lieto di annunciare l’eser-

cizio dell’opzione di acquisto su una delle navi in leasing di d’Amico Tankers. Questa operazione è in linea con la nostra strategia di riduzione della leva finanziaria di DIS e di miglioramento del nostro break-even. Il contratto di leasing esistente verrà, infatti, sostituito con un finanziamento bancario ad una leva finanziaria molto più contenuta e ad un costo del debito notevolmente ridotto. Siamo stati in grado di cogliere questa opportunità grazie alla solida posizione finanziaria di cui oggi godiamo, risultato del forte mercato dei noli di cui abbiamo beneficiato nella prima metà del 2020 e del ricavo delle cessioni della maggior parte delle nostre navi più vecchie nel corso degli ultimi anni. La vendita delle nostre navi più vecchie ci ha concesso di raggiungere il duplice obiettivo di incrementare le nostre risorse finanziarie e di posizionare la DIS come operatore di una flotta principalmente “Eco” e tra le più moderne del mercato”.

A partire da oggi, questa press release è disponibile nella sezione “investor relations” del sito internet di DIS, depositata presso CSSF, diffusa attraverso il circuito e-market SDIR e depositata presso Borsa Italiana S.p.A. attraverso il sistema di e-market Storage e attraverso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. in qualità di OAM.

PER “RAFFREDDARE” LE PROBLEMATICHE IN CORSO A VENEZIA

Rimorchiatori Panfido: incontri in Prefettura

Accolte le istanze dei sindacati sulla vertenza

VENEZIA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, rappresentata dal segretario generale dottor Martino Conticelli all’incontro promosso dalla Prefettura di Venezia al fine di esperire la procedura di raffreddamento e conciliazione ex legge n. 14/06/1990 e smi circa il paventato rischio occupazionale connesso alla procedura di sgombero della società “Rimorchiatori Riuniti Panfido” in Canale Industriale Brentella, ha accolto pienamente l’allarme delle rappresentanze sindacali.

In questo senso - riferisce la nota dell’AdSP - ha confermato la piena disponibilità, già dimostrata precedentemente, ad incontrare la Società per pervenire ad una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato - inter-

venendo ove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma - e l’operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall’altro lato.

Nel corso dell’incontro, AdSP MAS ha inoltre ribadito come, a tale soluzione, si possa pervenire producendo, così come richiesto dagli enti competenti alla Società “Rimorchiatori Riuniti Panfido”, tutta la documentazione necessaria che certifichi, ove necessario, il rispetto delle norme e delle leggi vigenti.

In tal senso rileva che alcune attività di rimessa in pristino dei beni demaniali sono ad oggi state avviate dalla Società e tale elemento va considerato positivamente.

L’Ente ha ricordato inoltre che,

al momento e come comunicato a più riprese, non ultimo il 21 gennaio u.s., al fine di evitare lo sgombero dell’area, è richiesta alla Società stessa come attività necessaria, la presentazione di un programma di ripristino da suddividere in fasi.

AdSP MAS ha ribadito poi che ritiene prioritaria, per quanto di competenza, la tutela dei beni demaniali coinvolti in ossequio alle informazioni ricevute dagli Enti competenti a partire dal 2019 così come ha confermato di essere consapevole della complessità delle operazioni necessarie, nonché della centralità del servizio di rimorchio e del contesto di piena operatività portuale e salvaguardia occupazionale che va necessariamente preservato.

SECONDO I CONSUNTIVI PER IL 2020 DELL’ASSOCIAZIONE ASSILEA

“Miracolo” leasing nautico, +21,9%



GENOVA – Il Covid ha trasformato il 2020 in “annus horribilis” della nautica? Niente affatto, scrive nel suo sito sempre bene informato “Liguria Nautica”. Anzi, analizzando i dati sul leasing nautico, quello appena trascorso è stato l’ennesimo anno che si è chiuso con il segno + davanti alla percentuale di contratti firmati. Un trend caratterizzato da una crescita ininterrotta, iniziata nel 2013.

Quest’anno a fare il “miracolo” sembra sia stato il Salone Nautico di Genova, l’unico salone del Mediterraneo che si è svolto nonostante la pandemia, che, in termini di bilancio, ha fatto registrare performance e successi superiori alle aspettative. “Anche in un anno così difficile

come è stato il 2020 - ha spiegato Marina Stella, direttore generale di Confindustria Nautica, durante un webinar con la stampa - la dinamica del leasing nautico è stata straordinariamente positiva. Soprattutto nei mesi estivi e dopo il Salone Nautico c’è stata un’impennata dei contratti”.

I dati forniti da Assilea, l’associazione italiana leasing, dimostrano come da gennaio a dicembre 2020 il leasing nautico abbia raggiunto un volume d’affari di 594 milioni di euro (sommando nautica da diporto, che da sola pesa per il 95,7% del totale, e nautica commerciale), con un aumento del 21,9% dei contratti firmati, in tutto 398, rispetto all’anno prima. Il valore economico, invece, è aumentato del 17,3%.

In sette anni, dal 2013 al 2019, i nuovi finanziamenti relativi a imbarcazioni in leasing sono quasi triplicati, crescendo del 280%. L’incremento è proseguito nel 2020, anno in cui la sola nautica da diporto ha fatto registrare +19% sia per numero di contratti, sia per il loro valore.

Analizzando la scansione temporale dei contratti di leasing nautico nel 2020, secondo i dati di Assilea, pare evidente come tra marzo e aprile, nei mesi più bui dell’epidemia, i contratti siano diminuiti rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. A maggio la situazione si è poi allineata a quella del 2019, mentre i mesi estivi hanno segnato una ripresa del valore degli accordi di leasing. Il vero boom di contratti firmati si è

però avuto a inizio ottobre, ovvero nei giorni in cui si è svolto il Salone Nautico di Genova.

ALL’INTERNO

Livorno, se l’accesso è stretto...	a pag. 2
Il lavoro di qualità nella catena logistica.	a pag. 2
MSC Crociere riparte sulla Grecia entro Pasqua.	a pag. 2
La pandemia e i traffici.	a pag. 2
Gli alimentari delle navi da crociera alla Caritas grazie a MSC e Dogane.	a pag. 3
Webinar sull’export della PMI.	a pag. 3
Nuova flessione a gennaio per il mercato dell’auto usata.	a pag. 4
Le utility per la rinascita.	a pag. 4
ALIS in Commissione Trasporti della Camera di Deputati.	a pag. 4
Green Pea @ LifeGate: primo Green Retail Park.	a pag. 4
Il mercato trasporti traina la crescita del PIL.	a pag. 4
Per lo sviluppo del GNL in Italia momento di svolta.	a pag. 5
La valorizzazione dei “palmenti”.	a pag. 5
Porti verdi come hub: i progetti dell’AdSP MAM.	a pag. 5
LC3 Trasporti “Logistico dell’anno”.	a pag. 5
Rif Line chiude l’anno con 38 milioni di euro.	a pag. 6
Nova Marine Carriers sigla la Neptune Declaration.	a pag. 6
Azimut Yachts in Florida con un evento privato.	a pag. 6
Accordo tra armatori per aiutare i marittimi.	a pag. 6
Perini Navi fallito ma molto appetitoso.	a pag. 6
Grimaldi raddoppia tra Ancona e la Grecia.	a pag. 7
Coppa America e le “barche volanti”.	a pag. 7
Nel Terminal San Giorgio: tecnologia, ambiente e safety.	a pag. 8
d’Amico ha annunciato un’opzione di acquisto.	a pag. 8
Rimorchiatori Panfido: incontri in Prefettura.	a pag. 8
“Miracolo” leasing nautico, +21,9%.	a pag. 8
Interporto Vespucci, i ritardi.	a pag. 9
I TEUs vuoti mancano? Ma chi lo dice...	a pag. 9
«Lockdown lover», il rilancio.	a pag. 9
L’idrogeno dall’acqua di mare.	a pag. 9
Le banche e adesso un bancario al timone d’Italia.	a pag. 9

CORA
TRASPORTI

Trasporto container
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili
Trasporto merci con centinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adre e temperatura controllata
Trasporti eccezionali
Logistica/containerizzazione merce
Pesature contenitori

Sede di Livorno
Via delle Cateratte, 25
tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

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

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

la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



Interporto Vespucci, i ritardi



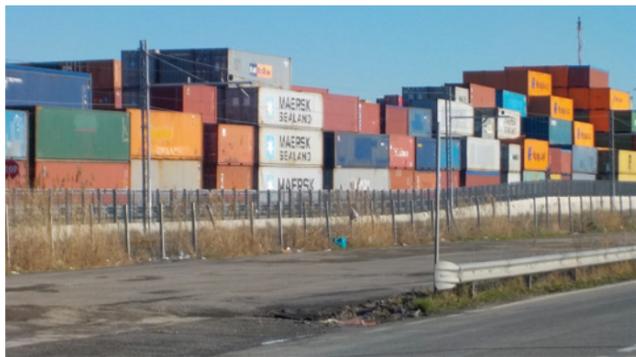
Dal lettore Romeo Guidi, che si definisce "autotrasportatore incazzato" riceviamo (e sintetizziamo vista la lunghezza della nota):

Ho trovato sul mio camion, in arrivo all'Interporto Vespucci di Livorno, una vecchia copia del Vs. giornale, messa lì da qualcuno, dove si leggeva che l'Interporto sta sviluppando un grande progetto di potenziamento della rete ferroviaria che dovrebbe collegarlo, non ho capito bene quando, agli altri interporti del Nord Italia. Però anche oggi siamo noi autotrasportatori che assicuriamo buona parte del lavoro sui viaggi delle merci, in particolare dei contenitori, da Livorno o per Livorno con il Nord. E per tutti noi il vero calvario è costituito dalla strada regionale che dall'Interporto collega lo snodo di Firenze con l'autostrada A-1. È un vero percorso di guerra che ci fa perdere ore preziose, sia per le condizioni del fondo stradale specialmente verso la costa, sia perché i continui intersempimenti, deviazioni e strettoie sono una tortura. Ci ritroviamo a fare file nei punti più impensati, senza contare gli incidenti e gli agguati delle varie polizie. Anche a nome di altri colleghi vorremmo che dall'Interporto, come dal porto e dalla città, si agisse con più forza contro la gestione di questa strada disgraziata per metterla finalmente in ordine e aiutarci nel nostro lavoro. Che malgrado la riduzione dei traffici e la crisi, continua ad essere massacrante.

*

Il problema della viabilità sulla Firenze-Pisa-Livorno è annoso, come purtroppo sono annosi tutti quelli relativi alle infrastrutture - non solo stradali - nel nostro paese. Per la superstrada (superstrada? Absit iniuria verbo come dicevano i latini) si sono mosse città e province, ma con i risultati che, anche a leggere le sue considerazioni, sono stati poco più che palliativi. Per l'Interporto è in effetti un limite in quanto, come giustamente sottolinea anche la sua nota, al momento la ferrovia serve solo una percentuale non alta dei traffici. Dovremmo anche ricordare che secondo la stessa FS Cargo l'orografia del nostro paese, con la dorsale appenninica e le industrie grandi e piccole molto decentrate rispetto ai grandi centri, non consentirà mai una rete ferroviaria in grado di servirle tutte, con forti limitazioni nel raggio di trasporto dei 50/100 chilometri. Per una logistica funzionale occorre dunque che la viabilità sia efficiente, strutturata anche e specialmente per il trasporto pesante ed infine - aggiungiamo noi - con costi che favoriscano il trasporto merci, e non lo penalizzino. Parliamo del paese dei sogni?

I TEUs vuoti mancano? Ma chi lo dice..



Riceviamo dalla signora Maria-grazia Franchi di Tirrenia (Pisa):

"Mio marito porta spesso a casa il vostro giornale che in verità io mi limito qualche volta a sfogliare. Però mi ha colpito un articolo: diceva che mancano i contenitori vuoti e perciò gli armatori fanno pagare molto caro il trasporto di quelli pieni, a volte anche con tariffe non so se il termine sia giusto) addirittura triplicate. La notizia mi ha sorpreso perché anche in questi giorni passando sulla strada che collega Tirrenia con Livorno vedo enormi cataste di contenitori - presumo siano vuoti - sia sui bordi della via, sia sui terminal. Ce ne sono centinaia, con tutte le marche e di tutti i tipi. Mi chiedo: se sono davvero vuoti utilizzabili e non rotti, perché non vengono messi in uso? Non ci sarà dietro a questa strana cosa una qualche speculazione? Tra l'altro non mi sembra una bella visione, lungo una delle strade più turistiche della costa Toscana, quella di pile e

pile di scatoloni a volte rugginosi che coprono il paesaggio.

*

Gentile signora, siamo ben consapevoli della presenza di centinaia e centinaia di containers lungo la strada di Tirrenia (e non solo). Il problema di fondo è che quando il ciclo normale della logistica si interrompe, come è successo per la pandemia e il blocco quasi totale delle città e dei loro rifornimenti, i containers vuoti rimangono a terra; e per rimetterli in circolo occorrono tempi lunghi, specialmente se le merci cui sarebbero destinati sono ancora poche. Al momento alcune delle compagnie con le spalle più robuste stanno facendo viaggiare navi mezza vuote per il recupero dei contenitori inutilizzati, ma sono costi. E un certo quantitativo di vuoti a ridosso dei porti c'è sempre stato, proprio perché questi depositi costituiscono una specie di polmone - dove prendere i container da avviare

in generale su gomma - verso le aziende che ne fanno richiesta sul territorio. Ovviamente finché la circolazione tra pieni e vuoti non tornerà ad essere pre-pandemia i relativamente pochi container che viaggiano pieni saranno "vessati" da tariffe alte, che riflettono i costi delle compagnie di navigazione, costrette spesso a viaggiare a carico ridotto. Su tutto incidono anche meccanismi più sofisticati, come il fermo più o meno temporaneo di molte navi con accordi di stiva tra quelle che invece viaggiano. Si potrebbe scrivere un romanzo a tinte forti su questi ed altri temi...



Alla prova

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.

«Lockdown lover», il rilancio



Il lettore che chiede di firmare con le iniziali L.M. ci segnala quanto scrive il sito Incontri-ExtraConiugali.com:

«Dopo le restrizioni determinate dall'emergenza sanitaria, il ritorno della maggior parte delle regioni in zona gialla ha determinato un vero e proprio "Destape", un momento di rinascita e transizione verso la libertà, che coinvolge l'intera Italia - spiega Alex Fantini, ideatore di Incontri-ExtraConiugali.com - il portale dove cercare un'avventura in totale discrezione e anonimato.

In questi primissimi giorni di febbraio Incontri-ExtraConiugali.com ha infatti registrato un boom di attività (+ 405%) ed un incremento delle iscrizioni medie giornaliere (+210%). Certo è che con l'Italia in zona gialla i tradimenti cessano di essere virtuali. «D'altra parte gli italiani si erano già stancati del sexting ed ora finalmente si sentono liberi di concretizzare i loro "sogni"» puntualizza Alex Fantini.

Va molto peggio in altri Paesi. Secondo la nuova mappa del contagio elaborata dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC), zone "rosso scuro" - ad alto rischio - si rilevano in Paesi come Spagna, Portogallo Francia e Germania.

Secondo Adultery.chat, il portale internazionale che permette a tutte le persone sposate o in coppia di contattare in tutta Europa uomini e donne affini per nuove avventure, il punto è che a causa del diffondersi del Coronavirus in questi Paesi la media dei rapporti sessuali è bassissima, sia per gli uomini che per le donne, con una media di un solo rapporto sessuale al mese.

«Da noi, d'altra parte, la media della performance è un po' scesa, ma non troppo» conclude il fondatore di Incontri-ExtraConiugali.com. Oggi la media italiana è di 6 rapporti mensili, dieci volte di più rispetto agli inglesi.

Prima del Coronavirus - invece - gli italiani "lo facevano" 10 volte al mese: 120 volte l'anno contro una media planetaria di 103 volte.

*

Premesso che ci chiediamo cosa c'entri il tema - certo curioso - con il nostro giornale della logistica e dei porti (ma ci siamo risposti che l'argomento è universale e se non interessa le gru e i forklift può forse essere istruttivo anche per chi li guida o sta in ufficio) i dati raccolti dai siti specializzati confermano che il Covid ha pesantemente influito anche su aspetti della vita quotidiana molto personali ma non per questo meno importanti. Per spirito nazionale dovremmo considerarci ben piazzati, sopra la media planetaria: ma come sempre le statistiche sono ingannevoli perché, come ricordava Trilussa, se uno mangia 2 polli e il vicino lo invidia soltanto, statisticamente parlando hanno mangiato un pollo per uno.

L'idrogeno dall'acqua di mare

Riceviamo dal lettore Sirio Vanni sulle nostre mail:

"Leggo spesso anche sul vostro giornale che il carburante di domani sarà sempre più il GNL, ovvero il Gas Naturale Liquefatto, che ci arriva da un numero sempre maggiore di gasdotti e di navi gasiere. Ma su alcuni report scientifici, si legge invece che in Giappone marcano già auto e camion alimentati da idrogeno, che viene ricavato per elettrolisi dall'acqua di mare, scindendo le molecole dell'H2O. Sembra che sia l'unica tecnologia davvero pulita perché le emissioni dei motori a idrogeno hanno come residuo solo gocce d'acqua mentre anche il GNL ha qualche residuo negativo. Non ho però trovato notizie relative alle navi.



*

Ricorda nel suo sito "Rinnovabili" che mari e oceani ricoprono oltre il 70% del globo. Una risorsa d'acqua vastissima, allettante sia sotto il profilo del fabbisogno idrico che di quello energetico. Il mondo scientifico ha da tempo gli strumenti per sfruttarla anche tramite elettrolisi per generare idrogeno. In entrambi i casi, tuttavia, le tecnologie esistenti richiedono catalizzatori efficienti, che a loro volta hanno bisogno di processi produttivi particolarmente energivori. E quindi costosi.

Qualcosa comunque si muove. L'Università di Houston starebbe lavorando su un catalizzatore per l'evoluzione dell'ossigeno - momento cruciale nell'elettrolisi dell'acqua - che impiega solo pochi minuti per crescere a temperatura ambiente. Se accoppiato ad un secondo di catalizzatore per l'evoluzione dell'idrogeno - spiega il team - può raggiungere la densità di corrente richiesta dall'industria per la scissione dell'acqua di mare a bassa tensione.

"In qualsiasi scoperta, in qualsiasi sviluppo tecnologico, non importa quanto sia buono, il costo finale giocherà il ruolo più importante", ha affermato Zhifeng Ren, direttore del Texas Center for Superconductivity e autore dello studio. "Se la spesa è proibitiva, non arriverà sul mercato. Riteniamo di aver trovato un modo per ridurre i costi in modo che la commercializzazione sia più facile e più accettabile per i clienti".

Le banche e adesso un bancario al timone d'Italia

Riceviamo da un imprenditore livornese che ci chiede di usare lo pseudonimo di "Anti vampiri":

La faccio breve, perché il direttore Fulvi ha sempre scritto che sul suo giornale non si fa politica. Però di fronte a quanto scritto da Il Sole-24Ore "venerdì scorso pag. 15, secondo cui buona parte delle grandi banche hanno chiuso il 2020 con utili colossali, addirittura alcune delle quali hanno anche ripianato i buchi degli anni precedenti, mi viene da chiedere: con il mondo che va a catafascio per le piccole imprese e per le partite IVA come me, con i deficit colossali degli Stati e tutto quello che vediamo, com'è che le banche hanno guadagnato tanto in piena crisi? E mi chiedo anche: il governo Draghi, affidato cioè a un certamente bravo bancario apprezzato a livello internazionale, riuscirà a salvarci da un sempre maggior profitto del sistema delle banche e dalla minaccia che ciclicamente ci viene fischiaata di patrimoniali o peggio?

*

Caro "Anti vampiri" (e lo pseudonimo scelto dal nostro amico ben conosciuto è tutto un programma sulle banche) ci chiedi di leggere nella sfera di cristallo. Come hai ricordato, noi non facciamo politica, anche se a volte l'economia lo richiede. Ma il Paese è in crisi, il Governo decaduto non sembra aver affrontato e tanto meno risolto una parte urgente dei problemi e il presidente della Repubblica è ricorso al super-super bancario. Parafasando un vecchio detto, carognesco ma con un fondo di saggezza dovremmo ricordare il rimedio dei tempi antichi: "a un bandito, un bandito e mezzo". Tradotto: a un problema di banche, che certo nel paese esiste, un bravo bancario, che forse saprà tenerci a galla. Altrimenti, prepariamoci tutti le zattere di salvataggio.



la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



la pagina dei lettori



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Tassazione UE: rompere

che non c'è, dalla commissione europea si ribadisce che l'adeguamento fiscale chiesto all'Italia dovrà essere ratificato non oltre il prossimo gennaio 2022. L'Italia nel frattempo deve riferire che cosa stia facendo per adeguarsi.

Ma la battaglia ingaggiata dal cluster portuale italiano contro il kraken - nell'immaginario si scherziamo sopra con Braccio di Ferro, ma è una cosa seria - non sembra avere sufficienti riflessi nelle azioni di Roma. Il kraken, raffigurato come un gigantesco polpo o calamaro in grado di trascinare sul fondo una nave - appartiene alla mitologia nordica, anche se di attacchi di calamari giganti a barche o navicelle c'è una buona documentazione. Nel nostro caso il kraken è la raffigurazione mostruosa e del tutto irrealistica di una burocrazia finanziaria della UE che, non considerando le profonde diversità giuridiche esistenti tra i porti del Nord Europa, valuta la non tassazione delle AdSP come aiuti di Stato".

Quali reali possibilità ci sono per l'Italia di scappare alla trappola? Se n'è parlato a lungo - come già abbiamo riferito nei giorni scorsi con una nota di Assiterminal - in un webinar di alto livello della stessa Assiterminal, dal quale però sono scaturite più preoccupazioni che rassicurazioni. E in tempi come questi, con le incertezze ancora irrisolte sulle scadenze dei presidenti di molte AdSP, la riforma Delrio della riforma 84/94 ancora a metà del guado, l'impegnata dei noli con il "cartello" dei vettori e i cento problemi legati ai lavori "urgenti" ancora totalmente addormentati (una frettolosa nomina dei commissari è rimasta ad momento solo una buona intenzione) anche la minaccia delle tasse sulle AdSP certo non aiutano a dar serenità al comparto. Come ha detto nel webinar il presidente di Assiterminal Luca Becce, "non si è riusciti ancora a risolvere la logica di sistema delle AdSP che era nella riforma Delrio ma è rimasta bloccata". E c'è anche chi ha ricordato, come il docente di diritto marittimo professor Stefano Zunarelli nello stesso webinar - "Che l'incertezza sul piano giuridico è tra le realtà italiane che più ci spaventano". Ora si parla già di ricorsi al tribunale dell'Aja (o anche alla Corte di Giustizia europea, come ha suggerito Davide Maresca). Ma il kraken per ora sembra vincerla sul pur volenteroso Braccio di Ferro italiano...

Gioia Tauro, dopo i record

temporaneamente dirottate altrove. "Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. "Non sarà inutile ricordare

come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità Portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine.

"Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal - con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta.

"Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore. Tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori" (chiaro riferimento ai porti del Marocco e in particolare ai terminal di Tangeri n.d.r).

"E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno.

"Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive.

"Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la "politica" nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo.

"E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria - ricorda Agostinelli - inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto.

"Ma è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità Portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma della attenzione alla "formazione" ma anche a processi finalizzati a farli sentire "comunità portuale", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto.

"Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile

supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa.

"Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano - sottolinea il commissario straordinario - chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un "paradosso" nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo - conclude amareggiato Agostinelli - questa occasione irripetibile".

Treni cargo, Logtainer

e la Svizzera, arrivo a Basilea. Da qui si pensa di poter raggiungere, sempre su ferro anche una parte almeno della Germania.

Già oggi il gruppo emiliano collega su ferrovia numerosi porti non solo del Tirreno (Genova, Vado Ligure, La Spezia, Livorno) ma anche dell'Adriatico, con hub anche in Lombardia. Da parte sua Hupac, con sede a Chiasso, riunisce oltre venti società con il core business nella rete ferroviaria europea. Opera non solo in Europa ma anche in Russia e in Cina. Secondo Nicolini (dichiarazione al Sole-24 Ore) "in Italia un treno cargo può operare con al massimo 1300 tonnellate di carico nel resto d'Europa si arriva a 2 mila tonnellate". Un divario che si riflette su costi, tempi e anche puntualità.

OLT apre quest'anno

keraggio LNG. In particolare, OLT conferma di attivare entro fine anno la possibilità di carico LNG per bettoline di 90-120 mt di lunghezza e potrà gestire importanti volumi di LNG. Infatti, a seguito di uno studio sulla logistica che ha approfondito le capacità ricettive del Terminale, confermando la possibilità di ricevere un numero di bettoline maggiore rispetto a quello già autorizzato, OLT ha deciso di aumentare la flessibilità e l'efficienza del Terminale e avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 allibi all'anno.

Assocostieri ha sottolineato il consolidarsi di una competizione molto forte in Europa nell'ambito SSLNG. Ad esempio, in Spagna, Portogallo e Belgio hanno avviato un servizio di "virtual liquefaction", attivando una transazione al punto di scambio virtuale. I diversi servizi aggiuntivi disponibili, uniti ad una forte riduzione delle tariffe, porta ad un forte gap

ACCREDIA
BUREAU VERITAS
ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

LOGI83
Progettiamo efficienza, insieme.

GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING

INGEGNERIA LOGISTICA

TRASPORTI E MONTAGGI

LOGISTICA PER E-COMMERCE

Sede legale: Via Raffaello Sanzio, 52/R - 50013 Campi Bisenzio (Firenze)
Cell. +39 331 2703912 - Tel. +39 0574 1940340
info@consorzilogi83.it - www.consorzilogi83.it

competitivo con l'Italia nel settore small scale LNG. È importante recuperare il gap competitivo massimizzando la flessibilità dei servizi offerti.

Infine, considerando che lo sviluppo dell'infrastruttura del GNL rientra tra gli obiettivi primari del PNIEC e del Green Deal e che il raggiungimento degli obiettivi di questi ultimi risulta rientrare

in una delle tre linee strategiche del PNRR (ovvero la transizione energetica), si ritiene auspicabile un maggior supporto allo sviluppo della filiera del GNL, soprattutto per l'utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti.

Assocostieri ha nel frattempo espresso rammarico come nella versione del PNRR approvata

dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio u.s. e trasmessa alle Camere si siano persi i contenuti delle schede di progetto dello scorso dicembre in tema di rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate.

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A redazione@lagazmar.191.it O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

Austral
S. T. C. s.r.l.

Agenti



CTN

COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

per **Tunisi (Rades)**
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - e-mail: austral@austral.it