



PRESENTATO DA ASSOporti ALLA COMMISSIONE DELLA UE

Ricorso sulle tasse AdSP

Bruxelles ha fatto di tutt'erbe un fascio senza considerare che le Autorità Portuali italiane sono enti di Stato



Daniele Rossi

ROMA - Il tentativo di far capire le cose con un confronto parlamentare sono falliti. Così, come peraltro era stato preannunciato, le AdSP italiane, con il coordinamento di Assoport, hanno depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione di Bruxelles, parto di una burocrazia che sta diventando se non peggiore almeno altrettanto ottusa della nostra, come noto ha

(segue in ultima pagina)

Assoporti e Il deserto dei Tartari

LIVORNO - Cominciamo con la notizia: Assoport è convocata in assemblea per il 13 aprile, martedì prossimo. È una piccola ma

A.F.

(segue in ultima pagina)

Palazzo Chigi e la fattoria di Orwell

ROMA - Per favore, non ci accusate di cavalcare il populismo, la demagogia, la caccia alle streghe. Però la notizia, - dissimulata nei

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

Miracolo Italia 2021: secondo l'OCSE cresciamo del 4,1%



ROMA - Prendiamola come un'iniezione di ottimismo: mai come di questi tempi necessario. Secondo il rapporto dell'OCSE (l'Organizzazione Europea per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) l'Italia quest'anno sta riprendendo a crescere con una previsione di un +4,1% del PIL dopo la disastrosa caduta (-8,9%) dell'anno 2020. Sempre secondo l'OCSE chi farà più

A.F.
(segue in ultima pagina)



Pressione fiscale ALSEA denuncia: "è insopportabile"

ROMA - Se l'OCSE sottolinea che l'Italia può riprendersi nell'anno in corso, chi lavora e cerca di sfangarla denuncia che tra gli ostacoli a una seria ripresa c'è la strabordante pressione fiscale italiana, per di più ingiusta e spesso indiretta.

In merito il presidente ALSEA, Betty Schiavoni ha dichiarato: "Ci viene da tempo richiesto di indicare quali sono gli interventi prioritari da inserire nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza Italiano per il nostro settore. Ebbene noi non ne facciamo una questione di settore ma di sistema Paese, poiché se l'Italia non funziona, anche i singoli settori faticano. Per questo, la priorità deve andare alle riforme che sono alla base del Recovery Plan. Con un focus su quella fiscale".

Sono appena usciti i dati ISTAT - sottolinea Betty Schiavoni - che mostrano per il 2020 una pressione fiscale in Italia del 43,1% sul PIL, in aumento rispetto al 42,4% del PIL dell'anno precedente. Nel 2019 la pressione fiscale italiana, al netto del sommerso e dell'economia illegale, si attestava al 48,2%. Nel confronto europeo, secondo i dati della Fondazione Nazionale Commercialisti siamo al primo posto in Europa. Quindi, nonostante il Covid-19 e gli interventi favorevoli del Governo la pressione fiscale in

(segue in ultima pagina)

IL CRONOPROGRAMMA DEL NEO-PRESIDENTE DELL'ADSP LIVORNESE

Guerrieri: guerra, con l'olivo della pace

Alla ricerca della collaborazione sui quaranta contenziosi in atto nel porto - Darsena Europa la priorità e i tempi - Le barche e il "marina" del Mediceo



Luciano Guerrieri

LIVORNO - È stata una chiacchierata per telefono, durante uno dei suoi frenetici spostamenti in auto da una riunione a un'altra. Ma Luciano Guerrieri non si fa negare sui temi concreti. Ecco la sintesi delle sue risposte alle nostre domande.

Presidente, prima di tutto: se e a quando la Darsena Europa?

"Sul se non si discute: è uno degli impegni prioritari e sto lavorando anche per costituire la squadra che mi affiancherà come commissario ad ACTA. Voglio che sia pronta quando la Corte dei Conti mi comunicherà che il decreto è diventato operativo".

Sarà una squadra tutta interna all'AdSP? E quanto numerosa?

"Ritengo che dovrà essere in buona parte interna, affiancata da qualche contratto esterno per ruoli

A.F.

(segue in ultima pagina)

ALIS incontra ministro Cingolani sulla transizione

ROMA - "L'incontro di ALIS con il ministro della Transizione Ecologica professor Roberto Cingolani, al quale è stato consegnato un documento contenente l'impegno e le proposte associative per la crescita sostenibile del Sistema Paese attraverso il trasporto e la logistica, rappresenta un momento molto importante per la nostra Associazione, che pone da sempre la sostenibilità e la responsabilità ambientale al primo posto del proprio programma e della propria azione".

Così il presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta

(segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 10)

APERTE LE MANIFESTAZIONI D'INTERESSE AL TERMINALE

OLT sullo Small Scale

L'impianto sarà il primo in Italia ad aprire anche alle piccole metaniere



LIVORNO - OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. informa che è stata pubblicata, nell'area commerciale del proprio sito web, la manifestazione di interesse per il nuovo servizio di Small Scale.

OLT sarà il primo terminale di rigassificazione italiano a offrire questo servizio, che permetterà di caricare gas naturale liquefatto (GNL) su navi

(segue in ultima pagina)

FIRMATO IN MUNICIPIO A LIVORNO TRA ISTITUZIONI E OPERATORI

Coesione e lavoro, il Patto



Nella foto (da sx): Luca Salvetti, Barbara Bonciani e Luciano Guerrieri.

LIVORNO - Le buone intenzioni, in particolare per una coesione sociale che da tempo ha parecchi limiti, sono alla base del "Patto" che è

A.F.

(segue in ultima pagina)

CORA
TRASPORTI

Trasporto container
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili
Trasporto merci con centinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adri 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.sp@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

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

Sogese
container frigo - box - prefabbricati

YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
- CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
- AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
- SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

+39 0586 20111 info@sogeseitalia.it www.sogeseitalia.it

LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalveti (LI)

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO
Idea Freddo
www.ideafreddo.it

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI
StockSolution
www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABBRICATI
QuickBox
www.quickbox.info

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN**SHIPPING COMPANY**

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA									
		LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezioni interne). Bermuda, Hamilton via NY.</p> <p>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>											
1	SAN VICENTE	116W	28-4	22-4	25-4	30-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	SAN VITTORIA	ME117W	5-5	29-4	2-5	7-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	SAN JUDITH	ME118W	12-5	6-5	9-5	14-5	3	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).</p>											
2	MSC JOANNA	MA110R		Vedi	20-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	APL MIAMI	ONNTRW		Serv.	27-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	APL MEXICO	ONN9ZE		5	4-5	5	3	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile.</p> <p>ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>											
3	EUROPE	MF115W		26-4	OMIT	23-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MONTE AZUL	116W		3-5	OMIT	30-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MAERSK KARLSKRONA	117W		10-5	OMIT	7-5	3	18	18	18	18
	MSC ALTAMIRA	MF118W		17-5	OMIT	14-5					
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>MESSICO Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades).</p> <p>CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>											
4	MSC ROMANE	MC115A		27-4	23-4		26-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC MAXINE	MC116A		4-5	30-4		3-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SILVIA	MC117A		11-5	7-5		10-5	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezioni interne); SERVIZIO DIRETTO - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Suriname: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>											
5	MSC MAUREEN	NL0114R		29-4		30-4		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC YOKOHAMA	NL0115R		6-5		7-5		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC VANCOUVER	NL0116R		13-5		14-5		18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezioni interne).</p> <p>MESSICO WEST COAST: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>											
6	MSC BRIANNA	CX116A		24-4	25-4	26-4					
	MSC SARISKA	CX117A		1-5	2-5	3-5					
	MSC MARTINA	CX118A		8-5	9-5	10-5					
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezioni interne).</p>											
7	MSC AMBRA	FJ113E			15-4		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC CLAUDIA	YY114R			14-4		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ASLI	YM115A	17-4				3	18	18	18	18
	MSC DIANA	FJ112E			22-4						
	MSC CLAUDIA	YY115R			21-4						
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezioni interne), Chennai (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.</p>											
7 BIS	MSC AMBRA	FJ113E			15-4		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ASLI	YM115A	17-4				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC DIANA	FJ114E			22-4		3	18	18	18	18
	MSC CLAUDIA	YY115R			14-4						
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.</p>											
8	MSC ADELAIDE	MM115A	20-4					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ALBANY	MM116A	27-4					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC CLAUDIA	YY114R			14-4			18	18	18	18
	MSC CLAUDIA	YY115R			21-4						
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezioni interne). COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezioni interne). EL SALVADOR - Acajutla. NICARAGUA - Corinto.</p>											
9	T.B.N.		18-4	19-4				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	EUROPE	MF115W	25-4	26-4	16-4			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MONTE AZUL	116W	2-5	3-5	23-4			18	18	18	18

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	MSC ROSARIA	MW115A	18-4	Vedi	16-4	Vedi	20-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NURIA	MW116A	25-4	Serv.	23-4	Serv.	27-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SHAULA	MW117A	2-5	9	30-4	3	4-5	18	11	18	18	18	18
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.	SP	GIT	AN						
	MSC ROMANE	MC115A	26-4	27-4	23-4			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC MAXINE	MC116A	3-5	4-5	30-4			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC SILVIA	MC117A	10-5	11-5	6-5			18	18	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	CONTI EVEREST	MA114A	22-4	24-4				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	APL MEXICO CITY	ONN9ZE	29-4	1-5				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC RACHELE	MA116A	6-5	8-5				18	(via SP)	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC CLAUDIA	YY114R					21-4						
	MSC CLAUDIA	YY115R					28-4						
	MSC CLAUDIA	YY116R					5-5						
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC MINA	FJ116E			Vedi	26-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC ELOANE	FJ117E			Serv.	30-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC FEBE	FJ118E			16	7-5	15	18	18	18	18		
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC ASLI	YM115A	17-4	Vedi			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	T.B.N.		21-4	Serv.			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	T.B.N.		21-4	16			18	18	18	18	18		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	SAG GOOD TIMING	YA115A	15-4		Vedi			Vedi	Vedi	Vedi			
	ATLANTIC EXPRESS	YA116A	22-4		Serv.			Serv.	Serv.	Serv.			
	SAG GOOD TIMING	YA117A	29-4		2			3		18			
MAROCCO - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	MSC ASLI	YM115A	17-5		Vedi			Vedi	Vedi	Vedi			
	MSC CAPUCINE R	YM116A	24-5		Serv.			Serv.	Serv.	Serv.			
	MSC ASLI	YM117A	1-5		1			3		18			
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
					Vedi	Vedi		Vedi					
					Serv.	Serv.		Serv.					
					12	7 e 8		12bis					
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS					
	MSC ROSARIA	MW115A	18-4	16-4	20-4	Vedi							
	MSC NURIA	MW116A	25-4	23-4	27-4	Serv.							
	MSC SHAULA	MW117A	2-5	30-4	4-5	3							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY DA										CARICO DIRETTO PER:
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT				
MSC MARYLENA	AE114A	13-4	12-4			10-4						HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
MSC EDITH	AE115A	20-4	19-4			17-4						MARSAXLOKK, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSISK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
MSC MARYLENA	AE116A	27-4	26-4			24-4						
MSC NILGUN	AC115A	15-4 POLCE				19-4						
T.B.N.	AC116A	22-4				26-4						PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)
MSC LARA	AC117A	29-4				3-5						
MSC RHIANNON	AA114A	11-4				13-4						
MSC ALIX 3	AA115A	18-4	17-4			20-4						ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
MSC MASHA 3	AA116A		24-4			27-4						
MSC GIOVANNA	AB115A	14-4	17-4	16-4		13-4	20-4					
MSC JEMIMA	AB116A	21-4	24-4	23-4		20-4	27-4					KOPER, RIJEKA, PLOCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
AS PAMIRA	AB117A	28-4	1-5	30-4		27-4	4-5					
CONTSHP IVY	AM116A					18-4						
CONTSHP IVY	AM117A					25-4						SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
MAERSK HAVANA	114E					17-4						
MAERSK HALIFAX	115E					24-4						
MSC GENOVA	QX117E					5-5						
MSC TALIA F	AH115R	20-4	19-4	18-4		20-4	16-4					MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)
MSC TALIA F	AH116R	27-4	26-4	25-4		27-4	23-4					
LUEBECK	AY115R	18-4						9-4				BAR, MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)
LUEBECK	AY116R	25-4						15-4				
MSC TIA	AS115A	14-4	16-4			13-4						DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)
SPIRIT OF CHENNAI	AS116A	21-4	23-4			20-4						
MSC TIA	AS117A	28-4	30-4			27-4						
MANDO	AH115F					11-4	15-4					BAR
MANDO	AH116F					18-4	22-4					

CON CINQUANTA IMPRESE CHE SI SONO RESE DISPONIBILI

Confindustria Livorno Massa Carrara offre siti per la campagna vaccinale

Sarà il commissario a valutarne l'utilizzazione - Definire un protocollo nazionale per le vaccinazioni sui luoghi di lavoro



Piero Neri

LIVORNO – Sono oltre cinquanta le imprese di Livorno e di Massa Carrara che, nel giro di soli nove giorni, hanno aderito su base volontaria alla mappatura promossa da Confindustria.

Dopo aver condiviso il progetto con il commissario straordinario all'emergenza, generale Francesco Paolo Figliuolo, Confindustria si è attivata immediatamente per individuare le imprese disponibili a integrare la campagna vaccinale con i loro siti.

Hanno risposto all'appello le

grandi aziende ma anche le piccole e medie imprese che formano il fitto reticolo imprenditoriale che anima la nostra economia, mettendo a disposizione capannoni, uffici, terminal portuali e alberghi.

“In questi mesi drammatici, le imprese non solo hanno resistito all'impatto del Covid per tutelare lavoratori, produzioni e posti di lavoro ma, con responsabilità, si sono messe da subito al servizio del Paese per il bene comune - ha dichiarato il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara,

Cav.Lav. Piero Neri - In questa delicata fase emergenziale, è prioritario rafforzare la campagna vaccinale nazionale dandone ampia e veloce copertura. La possibilità di vaccinare in azienda, costituisce un ulteriore canale di somministrazione, aggiuntivo che rafforza le priorità individuate a livello nazionale e i criteri previsti nel Piano Regionale Vaccini, che rimarranno integralmente confermate e rispettate anche a seguito dell'avvio dell'attività.”

CON UN DIBATTITO IN STREAMING LUNEDÌ 19 APRILE

Il Propeller Livorno sulle sfide delle PMI



Maria Gloria Giani Pollastrini

LIVORNO – Maria Gloria Giani Pollastrini, presidente del Propeller Club di Livorno ha diramato gli inviti per l'evento in streaming che si terrà lunedì 19 aprile sul tema: “Come sopravvivere al pas-

saggio generazionale nelle PMI: le sfide per i manager ai tempi del Covid-19”.

Nel salotto web ne parlano, guidati da Maria Gloria Giani Pollastrini e Paolo Scarpellini:

Giovanna Manzi, ceo Best Western Italia (Il punto di vista di una cooperativa di albergatori indipendenti, uniti sotto un marchio iconico). Luca Carbonelli, Caffè Carbonelli (Il punto di vista di una impresa familiare storica, nata nel 1946, che è diventata icona di trasformazione digitale). Gina Giani, former ceo Toscana Aeroporti (la promozione del Talento. Presentazione della Mission della fondazione “Il Talento all'Opera” - FONDAZIONE Scuola S. Anna, Pisa).

L'evento sarà in streaming sui canali YouTube e Twitch del club.

UNA PETIZIONE A BRUXELLES IN DIFESA DI CITTADINI E IMPRESE

No alle nuove regole bancarie UE



Nella foto: Un momento della petizione al Parlamento Europeo.

ROMA – “Mi faccio promotrice di una petizione al Parlamento Europeo per chiedere di sospendere le nuove regole introdotte dall'Eba sui criteri più stringenti

per i debiti accumulati dai titolari di un conto bancario che va in rosso. Lo dichiara Letizia Giorgianni, presidente dell'associazione Vittime del Salvabanche, presente alla

conferenza stampa indetta dalla leader di Fratelli d'Italia Giorgia Meloni per denunciare il rischio di una vera bomba sociale che rischia di abbattersi su milioni di cittadini

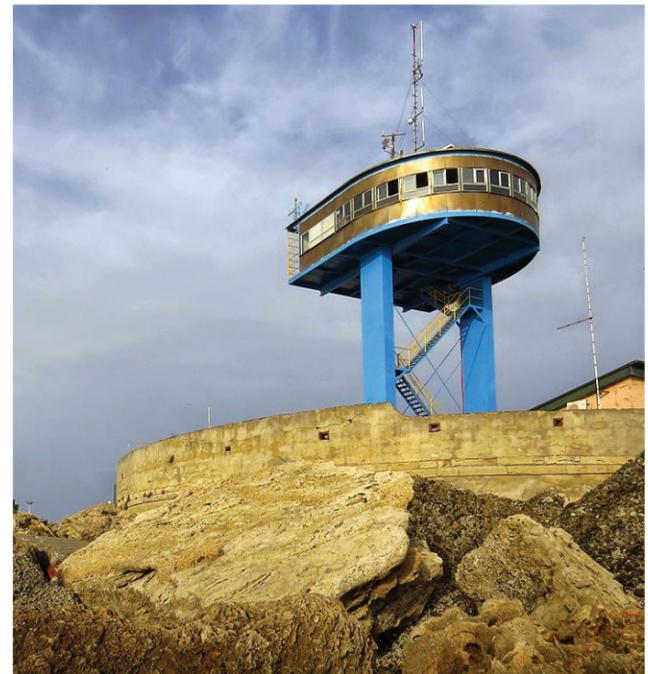
e imprese italiane.

“Dall'1 gennaio 2021 è entrata in vigore una nuova normativa europea in tema di regolamentazione bancaria sul default che rischia di impattare in maniera pesante sulla tenuta del nostro sistema economico e sociale. Con i nuovi requisiti prudenziali migliaia di piccole imprese rischieranno di essere iscritte nel registro dei cattivi pagatori, con tutte le conseguenze che comporta. Ci saranno così imprese sane che falliranno solo per non essere riuscite a rispettare i nuovi e inflessibili tempi di pagamento, anche di poche centinaia di euro, imposti dall'Europa. Dal legislatore europeo ci saremo aspettati un piano concreto per la ripresa economica e invece entra in vigore una normativa che probabilmente porterà alla chiusura anche di quelle imprese che si erano salvate dal disastro Covid.

“Per questo, facendomi da portavoce alle tante famiglie e imprese - scrive la parlamentare europea - che con grandi sacrifici tentano di rimanere in piedi, ringraziando Giorgia Meloni che da tempo si batte per chiedere al Governo di farsi carico di un rinvio dell'entrata in vigore di questi regolamenti, mi faccio promotrice di una petizione per chiedere all'Europa di sospendere le nuove norme introdotte”.

I DATI DELL'AVVISATORE MARITTIMO DI LIVORNO

Trimestre di alti e bassi



LIVORNO – Sono 1360 le navi arrivate nel porto nel primo trimestre 2021: esattamente 172 in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Il dato viene dall'Avvisatore Marittimo del porto, gestito dalla famiglia Moniga, che elabora tutti i riscontri dei passaggi delle unità navali dalla bocca sud dello scalo.

Nel dettaglio - riferisce Fabrizio Moniga - sono in calo del 9.5% le motonavi contenitori, mentre si registra un lieve aumento per i traghetti (3.5%). Rimangono stabili le car carriers, mentre sono in calo le chimichiere (-5.5%).

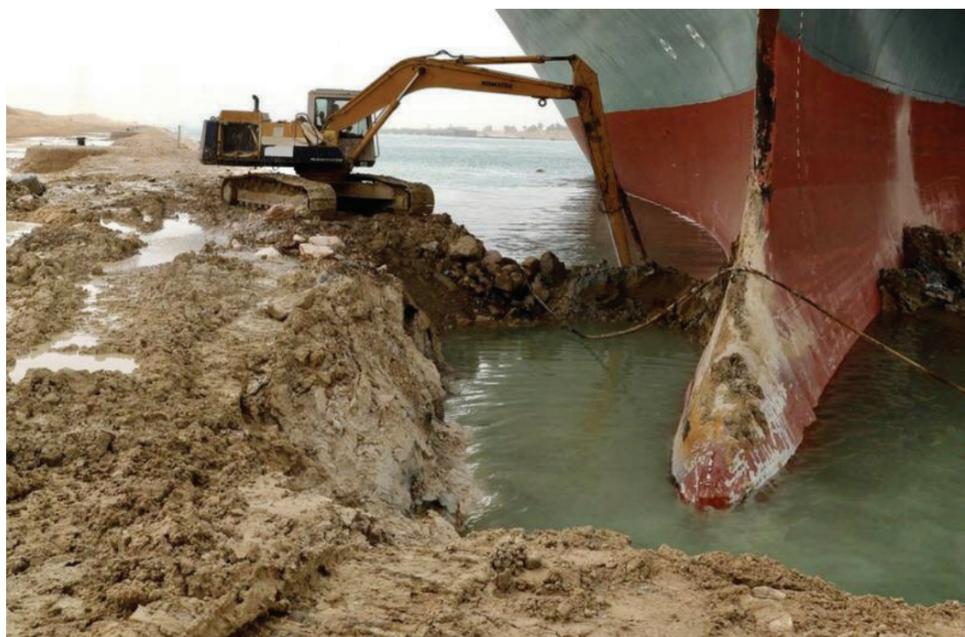
In significativo aumento dopo un periodo di stasi è risultato il crude oil sbarcato, pari a 889.584 tonnellate (+23%); 14 le petroliere arrivate nel primo trimestre, mentre erano state 10 nello stesso periodo dello scorso anno. Aumenta del 22% anche lo sbarco di grano pari a 36981 tonn. Variazione del 5%

per le navi di cellulosa arrivate che hanno scaricato in tutto 467.799 tonnellate di prodotto. Da notare che si registra nei paesi fornitori una difficoltà a trovare cellulosa sufficiente all'aumentata richiesta europea, compresa quella delle cartiere di Lucca tradizionali clienti del porto di Livorno.

In sintesi per il trimestre si registra un calo complessivo del 37% del numero di navi adibite a trasporto rotabili. Ridotto di due terzi anche il numero di LNG Carrier arrivate al rigassificatore FSRU Toscana: sono state 4 le navi approdate al terminal offshore che hanno scaricato in totale 260630 tonnellate di LNG. Adesso ci si aspetta in particolare una ripresa nel settore dei container in relazione al prossimo trasferimento dell'alleanza AL6 da La Spezia al Terminal Darsena Toscana, con prima “toccata” della Chicago Express la prossima settimana.

DA UNO STUDIO DELL' AIS LE DEDUZIONI DEGLI ESPERTI

Perché s'è incagliata la “Ever Given”



GENOVA – Shipping Italy, il quotidiano on-line sui trasporti marittimi, ha pubblicato di recente uno studio molto attendibile sul perché il gigante portacontainer della Evergreen “Ever Given” si è disastrosamente incagliata nel canale di Suez il 23 marzo scorso: provocando come noto il blocco dei transiti per una settimana e danni stimati dall' Authority del Canale a oltre un miliardo di dollari.

Lo studio è basato sull'esame dell' AIS, il sistema automatico che

traccia i movimenti di ogni nave. Secondo Shipping Italy e i suoi esperti, la nave procedeva con una velocità superiore alla norma per contrastare il forte vento laterale: ma non è stato il vento, bensì il “bank effect”, quel fenomeno idrodinamico ben conosciuto che in canali stretti o dove la profondità è bassa causa una specie di “risucchio” della poppa verso un lato del canale. Si sarebbe innescato pertanto un movimento a pendolo della nave, richiamato dal timone per correggere il suddetto

avvicinamento della poppa alla sponda del canale, e quindi una nuova spinta al lato apposto finché l'avanzamento a zig-zag sarebbe diventato incontrollabile e la nave si sarebbe infilata a forza sulla sponda a dritta.

Per il “bank effect” tanto più la velocità della nave è sostenuta e tanto più la nave è grande rispetto al canale, tanto più queste forze sono intense.

In un canale relativamente stretto come quello di Suez, quando per-

corso da una nave lunga 400 metri e larga 60 a velocità sostenuta, il “bank effect” può provocare una deviazione della prora di diversi gradi e quindi un forte spostamento laterale e rotazione della nave.

“Nel caso della Ever Given - riferisce Shipping Italy - sembra che l'effetto sia stato tale nell'ultimo tratto da far avvicinare la nave prima al lato di dritta e poi, per reazione, a quello di sinistra, e infine per evitare di incagliarsi da quel lato abbia indotto a una brusca accostata che ha fatto dirigere la prora contro la scarpata del lato dritto nella posizione dove tutto il mondo l'ha potuta vedere per diversi giorni”.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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

MALGRADO I COSTI STIANO LIEVITANDO PER LA CARENZA DI MATERIE PRIME

Il fotovoltaico aumenta ancora nel mondo



MILANO – Il solare fotovoltaico 2021 - scrive "Rinnovabili" - toccherà l'ennesimo record in termini di capacità annuale installata nel mondo. Dopo i pronostici di BloombergNEF, a confermare

la crescita sono ora i numeri di IHS Markit. In rapporto dedicato, la società pronostica per il settore un aumento del 27% su base annua. Pari a 181 GW di nuova capacità installata a livello globale entro il

31 dicembre. A titolo di confronto si tratta di appena 4 GW in meno rispetto le stime di BNEF.

Il trend in sé non rappresenta una novità. Il solare - continua il rapporto - ha abituato da tempo

il mercato energetico a record e primati. Sorprende piuttosto il fatto che il nuovo boom di impianti arrivi in momento molto delicato per il comparto, oggi alle prese con l'aumento dei prezzi dei moduli, i lunghi tempi di consegna e l'incremento delle spese di trasporto. I primi problemi erano iniziati nel 2020 con carenze d'approvvigionamento di vetro solare e polisilicio. La crescente domanda di moduli bifacciali e per pannelli di dimensioni più grandi, ha inevitabilmente stressato un'industria. E già a fine dello scorso anno, la richiesta di vetro solare aveva superato l'offerta, facendo duplicare i prezzi.

Uno degli ostacoli maggiori che si profila all'orizzonte - riporta ancora "Rinnovabili" - riguarda il polisilicio. La Cina è il più grande produttore di questo materiale, al punto da possedere oltre la metà del mercato mondiale. La maggior parte della capacità produttiva cinese si trova nella regione dello Xinjiang ed è strettamente legata ad accuse di sfruttamento e lavoro forzato. Anche per questo, gli Stati Uniti e l'Europa stanno tentando di trovare una strada "Xinjiang-free". Scelta che potrebbe far crescere ulteriormente i prezzi dei wafer.



BUONA PASQUA 2021

Le uova quest'anno puoi anche adottarle!



ROMA – I litorali sabbiosi, le spiagge e le dune costiere sono tra gli habitat europei e nazionali con il peggiore stato di conservazione - scrive Marevivo con la proposta "Adotta una spiaggia" - nonostante le direttive europee, le convenzioni internazionali e le leggi nazionali e regionali ne promuovano in vario modo la tutela sia a livello di ecosistemi che di specie. Tra le principali minacce e pressioni su questi ambienti fragili ci sono l'inquinamento da rifiuti, liquami e plastica, il turismo incontrollato, la distruzione della vegetazione a terra e delle praterie di Posidonia, la cementificazione e l'erosione, fattori questi che stanno distruggendo le aree costiere, mettendo in pericolo sia gli animali che gli esseri umani.

La spiaggia è la casa di migliaia di animali e vegetali, ma la presenza dell'uomo mette a rischio il suo delicato equilibrio: a causa dell'eccessivo afflusso di bagnanti, ad esempio, animali come il fraterno o la tartaruga marina Caretta caretta non riescono a trovare le condizioni adatte per la riproduzione, la deposizione e la schiusa delle uova o per lo sviluppo della prole. La tipica

vegetazione costiera che un tempo copriva le nostre spiagge è quasi ovunque scomparsa o fortemente compromessa, specie tipiche dei litorali sabbiosi come il giglio di mare, stanno ormai diventando rare ovunque. Si stima che l'inquinamento delle spiagge colpisca più di 800 specie di fauna selvatica in tutto il mondo. Più di 100.000 uccelli, tartarughe marine e altri mammiferi marini muoiono ogni anno dopo aver ingerito plastica o essere rimasti impigliati in essa.

"Scegliendo di adottare una delle spiagge - scrive Marevivo - aiuterai a posizionare pannelli divulgativi che permetteranno a cittadini e turisti di comprendere il valore naturalistico, ecologico ed anche storico dell'area, ma anche a scoprire come evitare comportamenti dannosi per la salute del mare e dell'uomo. Conoscere per amare, amare per proteggere: una frase che rappresenta la mission di Marevivo e lo spirito di questa campagna dove la spiaggia non è più solo il luogo delle vacanze, ma un ambiente prezioso e unico che ha bisogno di ciascuno di noi per essere preservato e valorizzato".

Per aderire: contatta Marevivo Onlus, Roma.

I rimpianti per la Meloria "tradita"



LIVORNO – È nelle piccole grandi cose di tutti i giorni che si sente - adesso specialmente con la primavera che ha dato i primi segnali - come c'è cambiato il mondo sotto l'incubo del Covid. Per il popolo labronico delle barchette ancora di più: è saltato, nei giorni scorsi, il rito che si perde nella notte dei tempi: la gita per Pasqua o Pasquetta sulle secche della Meloria. Pari per tradizione alla "ribotta" terrestre al Cisterino, quella in barca alla Meloria ha sempre goduto di una maggiore libertà rispetto alle limitazioni degli spazi terrestri. Da qualche anno anche la Meloria è anch'essa

soggetta alla burocrazia delle carte e dei permessi, per ogni attività che non sia solo quella di starsene buoni buoni in barca. Peccato: sono le normative dell'Ente Parco di Migliarino e San Rossore, ente regionale che chissà perché è stato esteso anche alla zona marina: facendo rimpiangere le manifestazioni ambientaliste di tanti anni fa - si vedano le foto - che specialmente Marevivo organizzata ogni estate per pulire, informare, amare le secche e il loro patrimonio di bellezze.

Adesso, Covid a parte, il problema maggiore sembra legato all'incertezza delle regole. Anche le

boe che erano state posizionate tre anni fa per delimitare l'area vietata hanno subito alcuni spostamenti per il maltempo invernale. Non ci risulta che siano state rimesse nelle posizioni corrette, ma è bene accertarsene.

C'è però una notizia: sul sito web dell'Ente Parco di San Rossore e Migliarino, è apparso sotto l'indicazione anno 2021 il seguente avviso: "In attesa dell'approvazione del disciplinare attuativo del regolamento dell'Area Marina Protetta, il versamento dei corrispettivi e diritti di segreteria dovuti per le domande di autorizzazione è sospeso. Pertanto al momento non deve essere effettuato alcun pagamento".

Inoltre si sottolinea che le autorizzazioni rilasciate per quest'anno avranno valore fino al 31 dicembre. Sempre sul sito sono riportati i vari modelli della modulistica, da stampare, relativamente alle richieste di pesca sportiva, di ancoraggio, di immersioni subacquee, di visite guidate, pesca professionale ed altro. Un'impressionante insieme di moduli, di regole e naturalmente di seccature per chi era abituato ad andarsene tranquillamente per mare, rispettando ma anche godendosi il suo senso di libertà: libertà oggi perduta.

All'elenco delle ben dieci schede per le altrettante modalità di accesso, il sito riporta anche le "istruzioni

per compilare le domande relative all'anno 2021". Viene chiarito che le domande possono essere anche riempite direttamente sul file, senza stampare in cartaceo, e inviate sul sito web dell'Ente Parco. Fin qui la parte burocratica. Per chiarimenti ulteriori è bene contattare la Capitaneria di Porto che è delegata ai controlli in mare. A Covid sconfitto, ne ripareremo.

A.F.

DA UNO STUDIO DI ENER2CROWD.COM

Costi energetici in Italia: forte gap con l'esterno

Puntare sulla finanza verde per ridurre il divario

MILANO – I costi dei vettori energetici - scrive Ajcom Net - sono insostenibili in Italia. A pagare maggiormente lo scotto sono le piccole e medie imprese, con una perdita di fatturato pari al 76% della propria spesa energetica ed una perdita di valore aggiunto pari al 36% della stessa. A metterlo in evidenza è Ener2Crowd.com, la prima piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico.

«Nelle grandi industrie la perdita di fatturato varia invece tra il 6% ed il 26% della spesa energetica» sottolinea Niccolò Sovico, ceo, ideatore e co-fondatore di Ener2Crowd.com, scelto da Forbes come uno dei 30 talenti globali under-30 del 2020.

Partendo dallo studio dell'ultimo rapporto disponibile dell'Enea sui dati pervenuti dalle diagnosi energetiche obbligatorie (Rapporto Annuale Efficienza Energetica 2019), Ener2Crowd.com è riuscita - in collaborazione con il GreenVestingForum, il forum della finanza alternativa green - a calcolare questo "gap di competitività".

«L'elaborazione è stata fatta tenendo conto della bolletta energetica e dei dati di consumo nazionali. Così è stato possibile calcolare che ogni 1.000 euro in-

vestiti in soluzioni di riduzione dei consumi oppure in efficientamento energetico è in grado di generare un risparmio diretto di costi energetici di 370 euro l'anno» ribadisce Giorgio Mottironi, ceo e co-fondatore di Ener2Crowd.com nonché chief analyst del GreenVestingForum.it.

Insomma l'investimento si ripaga da solo in meno di 3 anni. Ma, proprio come - su un altro livello, quello dei privati - accade per il Superbonus 110%, non tutte le aziende hanno saputo cogliere questa opportunità.

La perdita totale, calcolata da Ener2Crowd.com in collaborazione con il GreenVestingForum.it, è di 27 miliardi di euro annui, pari all'1% del fatturato totale delle imprese italiane, di cui ben 21 miliardi di euro nel segmento delle piccole e medie imprese.

«Per recuperare l'extra-costi energetico del sistema imprese italiano ci vorrebbero ora 25 miliardi di euro di investimenti, un ammontare che porterebbe a generare una crescita di valore aggiunto complessivo di 16 miliardi di euro» spiega Giorgio Mottironi.

In altri termini si tratterebbe di raddoppiare l'attuale volume di investimenti nel comparto energetico ed aumentare di circa 25 volte quelli nel campo dell'efficienza

energetica.

Per sostenere un flusso diretto ed efficace di risorse verso queste opportunità di trasformazione esiste oggi l'energy crowdfunding di Ener2Crowd.com, la prima piattaforma italiana di investimenti "diffusi" nella green economy, con una community che già oggi conta 3 mila investitori, che nel 2020 ha erogato 1,6 milioni di euro a favore di aziende pronte a ridurre i loro impatti ambientali migliorando nel contempo la propria competitività e che punta nel 2021 a 24 raccolte per un totale di ulteriori 3 milioni di euro.

Come già sottolineato gli obiettivi per il 2021 puntano a 24 raccolte per un totale di 3 milioni di euro. Un traguardo che sarà facilmente raggiunto grazie alla continua crescita di iscritti su Ener2Crowd.com, persone che hanno scelto di impiegare i propri risparmi per costruire un futuro migliore, certamente, ma anche per garantirsi degli ottimi interessi nel presente dato che la natura dei progetti permette di ripagare in modo "sostenibile" fino al 6% di interesse lordo annuo. Interessi più che accettabili per le aziende che riescono a veder finanziare i loro progetti in pochi giorni o - come accade - anche in poche ore.

CON QUATTORDICI PROGETTI RELATIVI AL VINO, L'OLIO, ORTOFRUTTA E FORMAGGI

Distretto del Cibo della Toscana del Sud

Amnesso dal MIPAAF il programma presentato dalla Camera di Commercio Maremma e Tirreno



GROSSETO – La Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, in qualità di soggetto proponente, con il supporto tecnico specialistico di Fabbrica Ambiente Rurale Maremma (F.A.R. Maremma), ha presentato il programma “Distretto del Cibo della Toscana del Sud” sull’Avviso MIPAAF “Distretti del Cibo – DM n. 7775 del 22.07.2019”.

Pochi giorni fa, il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e

Forestali ha comunicato l’ammissibilità del programma del Distretto con un punteggio di 90/100, per un totale di investimenti ammissibili pari a 6.359.894,50 euro e un contributo in conto capitale di euro 1.907.968,35.

Il Distretto del Cibo rappresenta la prosecuzione e lo sviluppo del distretto rurale e punta a coinvolgere altri settori oltre a quello agricolo e industriale, per esempio il commercio ed il turismo. È un

nuovo modo per promuovere il territorio, che con il Distretto del Cibo viene coinvolto interamente e valorizzato.

Il “Distretto Rurale della Toscana del Sud” con Soggetto referente la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno era stato riconosciuto dalla Regione Toscana a gennaio 2018 e comprende in tutto la provincia di Grosseto ed in parte le province di Siena, Livorno e Arezzo.

Il programma del “Distretto del Cibo della Toscana del Sud” comprende e sintetizza le idee progettuali di 14 soggetti beneficiari afferenti alle filiere principali: vitivinicola e olivicola, con produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti, seguite da quella ortofrutticola, cerealicola e zootecnica (ovi-caprina).

I progetti presentati riguardano la promozione dello sviluppo rurale e la salvaguardia del territorio e del paesaggio rurale attraverso attività agricole e agroalimentari, favorendo nello stesso tempo processi di riorganizzazione tra i diversi soggetti delle filiere operanti nel territorio del Distretto del Cibo.

PER OTTEMPERARE AL DECRETO LEGGE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Venezia sposta a Marghera le grandi navi da crociera



VENEZIA – Si chiude un’epoca per il turismo d’alto livello veneziano. In seguito al Decreto legge “Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia” approvato dal Consiglio dei Ministri, le grandi navi non potranno più sfilare davanti a piazza San Marco e dovranno fermarsi a Marghera.

In una sua nota successiva al decreto, l’AdSPMAS ha sottolineato che “Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo due terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord - Sponda Nord; b) l’individuazione di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione

tecnica delle proposte”.

“Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 - continua MAS - è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca.

In linea con quanto stabilito dal cd. Comitato l’AdSP aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l’affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti alla realizzazione di un nuovo terminal crociera presso l’area sita in canale industriale nord - sponda Nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS.

Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre l’attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca’ Foscari “L’impatto economico della crocieristica a

Venezia” infatti, sono 280 milioni di euro all’anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione “homeport” del Porto di Venezia.

Cinzia Zincone, commissario straordinario dell’AdSP MAS ha così commentato: “Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. Al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l’elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l’attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero - ambientale, produttivo e occupazione - di aree attualmente in disuso”.

PER IL GRANDE PARCO EOLICO DI DOGGER BANK NEL MARE DEL NORD

Vard realizzerà in Vietnam Service Operation Vessels

La controllata di Fincantieri si rafforza nel promettente segmento dell’eolico offshore



TRIESTE – Vard, fra le prime società al mondo nella realizzazione di navi speciali, ha firmato il contratto per la progettazione e la costruzione di tre Service Operation Vessel (SOV) per la società scozzese North Star Renewables, che ha preferito il progetto della controllata di Fincantieri a quello di numerosi concorrenti.

Le unità, sviluppate da Vard in stretta collaborazione con il cliente, saranno costruite presso il cantiere di Vung Tau in Vietnam e consegnate tutte nel 2023. Serviranno il parco eolico di Dogger Bank, a circa 130 chilometri a largo della costa orientale dell’Inghilterra, nel Mare del Nord, che

una volta completato sarà il più esteso al mondo. Su questo sito convergono le attività di alcuni tra i maggiori operatori del settore al mondo, tra cui SSE Renewables, Equinor ed Eni.

La più grande delle navi, basata sul design 4 19 di Vard, è stata progettata specificamente per la manutenzione programmata del parco eolico, con una lunghezza di 85 metri e la capacità di ospitare 78 persone in cabine singole; le altre due saranno basate sul design 4 12, sviluppato per la manutenzione correttiva, con una lunghezza di 78 metri e una capacità di 60 persone. Saranno tutte dotate di una passerella mobile,

con elevatore, compensata rispetto al moto ondoso, un sistema per il trasferimento dall’imbarcazione ad altezza regolabile e una gru con compensazione 3D per la movimentazione del carico.

I progetti sono stati sviluppati per un ambiente marino estremo come quello del Mare del Nord, con particolare attenzione alla sicurezza, al comfort a bordo e soprattutto all’impatto ambientale, con una propulsione ibrida diesel-elettrica, comprensiva di un sistema a batterie, che consentirà in futuro di compiere operazioni a emissioni zero.

Il successo consente a Vard di rafforzare la propria posizione in questo particolare settore del mercato offshore e in quello delle navi speciali ad alta prestazione anche nelle condizioni ambientali più impegnative. Il settore delle energie rinnovabili offshore è in una fase di transizione da industria solo europea a mercato globale. Avendo già sviluppato numerosi concept di questo tipo di unità, Vard potrà sfruttare il trend in crescita del comparto, in cui emergono importanti attività che si apprestano ad essere avviate sia in Asia che in Nord America, oltre a un livello di investimenti ancora elevato in Europa, come dimostra il risultato raggiunto oggi dalla società norvegese.

PER LA TRASPARENTE GESTIONE DEL TERMINAL CONTAINER

A Portitalia il rating di legalità dall’AGCM

L’azienda palermitana entra per la prima volta nell’elenco con il punteggio di ★★++



Giuseppe Todaro

PALERMO – Portitalia entra per la prima volta - scrive in una sua nota l’azienda - nell’elenco delle imprese con rating di legalità stilato dall’AGCM, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. L’azienda palermitana, guidata da Giuseppe Todaro e concessionaria esclusiva del Terminal containers all’interno del porto di Palermo, ha ottenuto 2 stelle ++, a un solo passo dal punteggio massimo di 3 stelle.

“È un risultato importante - sintetizza Todaro, che già il mese scorso aveva ottenuto l’inserimento di Portitalia nella white list della Prefettura - non solo per i vantaggi che questo strumento garantisce alle aziende che lo ottengono in termini di accesso al credito e di competitività in sede di appalti pubblici, ma anche per il significato che rappresenta per noi la



parola legalità all’interno dell’area portuale. Da quando ho assunto la guida dell’azienda, nel giugno del 2018, il nostro obiettivo è stato infatti quello di affiancare ad un alto livello di professionalità il rispetto di principi per noi irrinunciabili come, appunto, legalità, etica e trasparenza”.

Il rating è uno strumento innovativo sviluppato nel 2013 dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in accordo con i Ministeri degli Interni e della Giustizia, che riconosce premialità alle aziende che rispettano la legge, sono trasparenti e operano secondo sani principi etici. Oltre ad irrobustire la reputazione degli

operatori economici che lo conseguono, dà diritto alle imprese virtuose di ottenere benefici quando richiedono finanziamenti pubblici o bancari e quando partecipano a procedure per l’aggiudicazione di appalti pubblici.

Giusto per dare una misura del risultato ottenuto da Portitalia, nella provincia di Palermo sono una quarantina le imprese inserite nell’elenco a fronte di migliaia di potenziali aspiranti. Il rating può essere infatti richiesto da aziende con sede operativa in Italia (o iscrizione nel registro delle imprese da almeno due anni) e un fatturato di almeno due milioni di euro.

120th Anniversary YOUR PARTNER SINCE 1899

SAVINO DEL BENE
Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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

PER IL GRUPPO GIOVANI IMPRENDITORI DI CONFINDUSTRIA LA SPEZIA

Francesco Pelosi presidente



Francesco Pelosi

LA SPEZIA - Nel corso dell'assemblea annuale del Gruppo

Giovani Imprenditori di Confindustria La Spezia, Francesco Pelosi (SUN-TIMES Srl) è stato eletto nuovo presidente per il triennio 2021 - 2024 succedendo a Luca Li Vecchi (Futura Group Srl).

Francesco Pelosi, 37 anni della Spezia, founder di SUN-TIMES Srl, agenzia di marketing e comunicazione con sedi alla Spezia e a Milano, ricoprirà di diritto anche la carica di vice presidente di Confindustria La Spezia.

"Sono felice ed onorato di questa nomina, arrivata dopo un percorso di crescente impegno in associazione. I prossimi tre anni saranno fondamentali per dare come Confindustria il nostro contributo allo sviluppo di un contesto favorevole

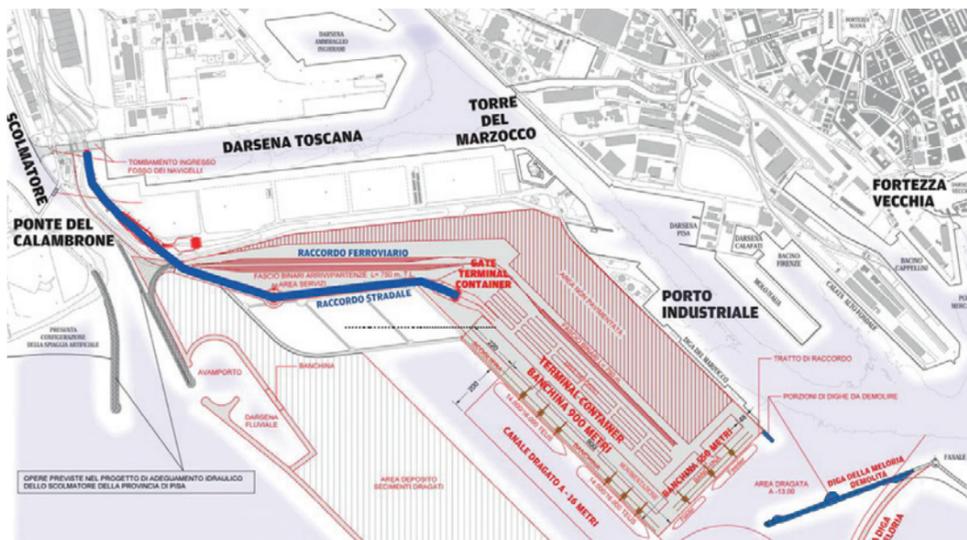
per lo sviluppo di tutte le esperienze di impresa in provincia. Viviamo un territorio particolare, con un'economia da interpretare, fatta anche di eccellenze e dunque ricca di opportunità, se ben veicolate. Come Gruppo Giovani di Confindustria lavoreremo a fondo per ridurre il gap tra opportunità, richiesta, scenari di sviluppo, aumentando la sensibilità verso tutte le nuove sfide d'impresa: digitalizzazione, sostenibilità, startup".

Nella stessa occasione è stato nominato il nuovo Consiglio Direttivo che risulta così composto: presidente - Francesco Pelosi (SUN-TIMES Srl); vice presidenti - Silvia Costa (Impresa Costa Mauro Srl); Luca Li Vecchi (Futura Group Srl).

IN UN DOCUMENTO PROGRAMMATICO SU COLLEGAMENTI E TRASPORTO

Strategia comune in Toscana: i punti sottoscritti dai sindaci

Da superare la Regione a due velocità tra costa e interno: ma evitato il tema della Darsena Europa



LIVORNO - Tante buone intenzioni, ma a quanto pare non tutte. Così dall'incontro tra il sindaco di Livorno Luca Salvetti, il sindaco di Firenze Dario Nardella, il sindaco di Pisa Michele Conti e il sindaco di Lucca Alessandro Tambellini, incontro per avviare un percorso per la definizione di una strategia comune per il miglioramento del sistema dei collegamenti di area vasta. Particolare riferimento c'è stato alle infrastrutture stradali e ferroviarie e ai sistemi di trasporto rapido di massa.

Dal tavolo, è scaturito un documento programmatico firmato da tutti gli amministratori presenti. Ne riportiamo alcuni punti salienti: senza però passare sotto silenzio il fatto che uno dei punti di maggiore attrito tra Livorno e Pisa, ovvero il progetto della Darsena Europa, non ci sia. In compenso c'è molta aria fritta, quando sarebbe forse stata l'occasione per entrare nel merito di uno scontro che continua senza che nessuna autorità di regolazione - compresa la Regione Toscana di oggi, dopo i tanti impegni presi dall'allora presidente Rossi - si stia facendo sotto per chiarire e imporre.

Nel documento si legge che la Toscana a due velocità non può reggere. Una costa che si dibatte tra mille problematiche e una parte interna che viaggia ad alti ritmi, ci consegnano una regione zoppa, incapace di decollare rischiando uno stallone tale da penalizzare tutte le province.

Per questo è emerso dalla riunione di dare vita al primo piano di mobilità sostenibile che riguardi tutta la fascia costiera e la città metropolitana.

I quattro sindaci con gli as-

essori che hanno la delega alla mobilità e ai trasporti hanno impostato in questo primo incontro un'agenda condivisa che individui progetti e atti concreti per superare in maniera definitiva le evidenti carenze che insistono sull'asse di mobilità più importante della Regione.

Pertanto i sindaci hanno concordato di costituire un gruppo di lavoro tecnico coordinato dai rispettivi assessori e contestualmente di chiedere un incontro al presidente della Regione Toscana e all'assessore regionale ai trasporti, nonché al ministro delle Infrastrutture e Trasporti del Governo, entro la fine di aprile.

La chiave della strategia è da individuarsi nella sostenibilità ambientale dei progetti, al contrasto all'inquinamento, in forte sintonia con la digital transition e il New Green Deal.

Non è possibile pensare alla Toscana del 2030 senza basarsi su una cooperazione decisa, che vada al di là dei "campanili", superi contrapposizioni anacronistiche e consideri lo stare insieme e il programmare in maniera comune veri elementi di forza.

I punti sottoscritti nell'incontro sono:

- Il potenziamento e la razionalizzazione della gestione della FIPILI con la disponibilità a verificare il progetto regionale di Società Toscana Autostrade, individuando un accordo con le Province di Pisa, Livorno e la Città metropolitana di Firenze, per valorizzare questa arteria a favore del traffico pendolare senza pedaggio, con l'obiettivo di spostare il traffico commerciale pesante sull'asse autostradale A11.
- L'accelerazione dei progetti di autostrade per l'Italia ASPI

relativi alla A11 Firenze-Lucca a cominciare dalla terza corsia del tratto Firenze-Pistoia, dalla realizzazione dello svincolo autostradale Firenze Peretola e della progettazione dello svincolo di Lucca dalla parte est Mugnano da inserire nel nuovo piano operativo della città di Lucca, anche in relazione al collegamento del previsto asse Nord-Sud per la velocizzazione dei trasporti nelle aree interne e del miglior collegamento tra l'autostrada Sestri Levante-Livorno e la prevista tangenziale nord est di Pisa.

- Il sostegno all'idea di un collegamento ferroviario veloce tra Pisa e Firenze in modo da avvicinare la costa al nodo ferroviario dell'alta velocità di Firenze.

- La pianificazione di un collegamento metro tranvia che connetta Livorno-Pisa-Lucca anche in rapporto con il raddoppio della ferrovia tra Firenze e Lucca.

- Il sostegno condiviso ai progetti di sviluppo dei due scali aeroportuali Galilei e Peretola in una visione integrata e complementare, facendo leva sulla operante Società Unica di Gestione, perseguendo i piani di investimenti sui due scali.

Il completamento delle ciclovie con ultimazione della Ciclopista Tirrenica da collegare alla Ciclopista dell'Arno e del Serchio.

- L'infrastrutturazione digitale di tutte le connessioni ferroviarie e viarie dell'area interessata.

- La promozione della centralità del nodo portuale di Livorno in collegamento con l'interporto e con i poli industriali lucchesi, nell'ambito del più generale quadro di collegamenti europei della rete TEN-T.

- Il completamento del corridoio tirrenico compresa la realizzazione del lotto zero.

DOPO LE DIMISSIONI DEL CAVALIER MASSIMO BERNARDO

Anna Carnielli presidente del Propeller Venezia



Anna Carnielli

VENEZIA - Dopo oltre trent'anni di presidenza, il cavalier Mas-

simo Bernardo ha rassegnato le dimissioni che il consiglio direttivo ha accettato, nominando nel contempo all'unanimità nuova presidente l'avvocato marittimista Anna Carnielli, approvando l'indicazione data dal presidente uscente.

Pur dispiaciuti, la presidente ed i consiglieri tutti ringraziano il cavalier Bernardo per la sua generosa ed encomiabile opera svolta a favore del Club veneziano, fondato dal padre Mario Bernardo. La nuova presidente ha proposto di attribuire la carica di presidente onorario al cavalier Bernardo che rimarrà membro del direttivo, proposta che i consiglieri hanno accolto all'unanimità.

Una nota riferisce che la presidente ha ringraziato i consiglieri

per la fiducia accordata ed ha confidato nella costruzione di un percorso condiviso e coeso che possa agevolare ricadute positive sul territorio e nel cluster marittimo veneziano, percorso orientato ad allargare trasversalmente la discussione e l'incontro di interessi, favorire l'inclusione anche di rappresentanti istituzionali, oltre che la creazione di un "gruppo giovani" qualificato che possa rappresentare un serbatoio propulsivo di nuove idee che la congiuntura storico-economica impone.

Il Propeller Club Port of Venice - dice la nota - vuole continuare ad essere punto di riferimento della cultura e dell'economia del mare nel senso più alto del termine.

ALLA FINE DI NOVEMBRE ASPHALTICA E OIL&NONOIL

Infrastrutture stradali in due fiere a Verona



VERONA - Nel 2021 debutta un nuovo polo fieristico dedicato interamente alla filiera stradale: dalle infrastrutture, alla distribuzione dei carburanti fino ai servizi per la mobilità. Da mercoledì 24 a venerdì 26 novembre, infatti, Asphaltica e Oil&nonOil si terranno in contemporanea alla Fiera di Verona.

Due manifestazioni, entrambe riferimento per i rispettivi settori, per la prima volta in calendario insieme a Verona con l'obiettivo di creare nuove sinergie, allargando e completando l'offerta merceologica.

«Le due rassegne - spiega Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiore - rappresentano da sempre settori affini e comple-

mentari e riunirle nelle stesse date costituirà un sicuro valore aggiunto per imprese e operatori, grazie a nuove opportunità di business. Si tratta di una offerta che puntiamo a sviluppare sempre più, con la creazione di un vero e proprio polo nazionale di riferimento per il futuro delle smart road».

Asphaltica rappresenta oggi il principale salone nazionale per tecnologie e soluzioni per pavimentazioni stradali, sicurezza e infrastrutture. Ad organizzarlo sono Veronafiore e SITEB-Strade Italiane e Bitumi, l'associazione che riunisce le imprese italiane del comparto.

Al fianco di Asphaltica, nel 2021,

ci sarà Oil&nonOil, rassegna che porta dal 2012 a Veronafiore il mondo della rete distributiva e di stoccaggio dei carburanti, delle stazioni di servizio, con uno sguardo sul futuro delle nuove energie e della mobilità alternativa.

Programmata in precedenza quest'anno come mostra-convegno a Roma, Oil&nonOil si propone invece per questa edizione nel quartiere fieristico veronese: soluzione ideale per garantire la massima sicurezza di espositori e visitatori.

DALLA PRIMA FASE SPERIMENTALE I POSITIVI RISULTATI PER LIVORNO

Sdoganamento in mare delle rinfuse



Nella foto: Una fullcontainer in entrata nel porto di Livorno.

LIVORNO - Si consolida lo "sdoganamento in mare" al porto. La procedura doganale, già operativa dal 2014 per le merci containerizzate presso l'Ufficio Agenzia

delle Dogane di Livorno, è stata recentemente estesa anche alle navi mono-cliente che trasportano merci alla rinfusa. Tale implementazione è stata avviata in fase sperimentale

per sei mesi; e dallo scorso gennaio e solo nel primo trimestre 2021 - annuncia l'ufficio dell'Agenzia delle Dogane - ha già consentito lo sdoganamento di 24 mila tonnellate

tra bentonite, sabbia di zirconio e urea provenienti dal Marocco e dall'Egitto e di 22 mila tonnellate di solfato di bario provenienti dalla Cina.

L'innovazione procedurale nel campo delle rinfuse, che rappresenta uno dei settori economici di maggior rilievo per la quantità di merci movimentate - continua la Dogana - si conferma uno strumento che incontra anche il favore degli operatori. Elementi del suo successo sono la tempestività e la fruibilità anticipata delle informazioni relative allo svincolo delle merci. Lo snellimento delle procedure e un'efficiente gestione della componente logistica costituiscono infatti i principali asset per lo sviluppo e la competitività del sistema portuale livornese.

CON TRE IMPIANTI PER LO SCALO DI LIVORNO

La tecnologia scanner al servizio del porto



Nelle foto: Uno scanner fisso e il box dello scanner mobile.

LIVORNO - Come nei principali porti e interporti italiani, anche presso il porto di Livorno i funzionari dell'Agenzia delle Dogane si

avvalgono di apparecchiature scanner per i controlli sulle merci al fine di incrementare l'efficienza e l'efficacia dell'attività ispettiva accelerando nel contempo le procedure doganali.

La dotazione dell'Ufficio ADM di Livorno è di due apparecchi scanner fissi dislocati presso i principali terminal e di uno scanner mobile; quest'ultimo consente una maggior versatilità di utilizzo sia per gli spostamenti che per il controllo di contenitori e casse fuori sagoma.

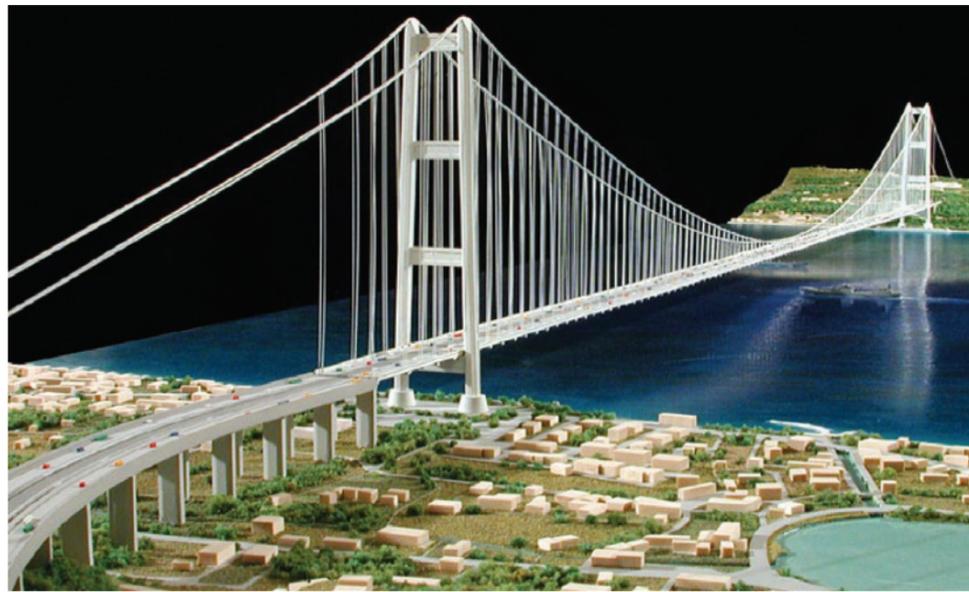
La tecnologia scanner, infatti, permette di "fotografare" l'interno del container in cui le merci sono stipate. Attraverso una combinazione di colori di diversa intensità e tonalità è possibile individuare le sagome degli oggetti contenuti nei container in modo da permettere l'individuazione di eventuali merci nascoste e non dichiarate. Se dall'esito della scannerizzazione deriva un sospetto di irregolarità, al controllo scanner può infatti seguire una più approfondita verifica fisica del contenuto del contenitore.

La strumentazione di cui dispone l'Ufficio di Livorno consente di effettuare circa 180 controlli non intrusivi al mese sulla merce che transita nel porto, con un tasso di positività del 2,5%.

Una tecnologia al servizio della puntualità che concilia l'efficacia dell'azione doganale nei controlli e la velocità dei flussi commerciali.

TRA I PROGETTI DI GRANDI OPERE ALL'ESAME DEL GOVERNO DRAGHI

Messina, torna in auge il ponte



MESSINA - C'è un risveglio, dopo dieci anni di (contrastato) letargo, sul ponte di Messina? Cancellato dal governo Monti dopo che era stato appaltato dal precedente governo Berlusconi, il ponte sullo stretto di Messina torna alla ribalta tra le opere "urgenti" elencate dal governo Draghi. Anche alla luce di un fatto tutt'altro che confortante: l'annullamento del contratto ci costa - secondo una dichiarazione di Pietro Salini che aveva vinto con Impregilo - almeno 500 milioni al mese più le penali.

Il rilancio del ponte - sempre secondo Pietro Salini in un'intervista

alla TV dei giorni scorsi - annullerebbe il contenzioso milionario che l'azienda ha con lo Stato. E in più darebbe lavoro a centomila addetti tra lavoratori diretti e fornitori. Impegno che finirebbe nelle accaie di Taranto per una fornitura che le terrebbe a regime massimo per quattro anni. Sul piano della logistica, il ponte velocizzerebbe al massimo, e con costi minori, il trasporto delle merci e anche il transito dei pendolari e dei turisti. Tra i progetti all'esame del nuovo governo, uno prevede la campata unica, con due piloni terrestri, un secondo pilone centrale allo stretto e un terzo anche due piloni

nell'acqua: tutti hanno la campata ad altezza tale da garantire il passaggio delle grandi navi. Tutti prevedono sia un doppio senso stradale sia un percorso ferroviario.

Se c'è un settore importante della logistica che spinge sul ponte, non mancano comunque le opposizioni. A parte i verdi, che gridano allo scempio del paesaggio, ci sono gli armatori del sistema dei traghetti, che sarebbero ovviamente penalizzati. Sostenitori e negazionisti hanno le loro lobbies nel governo. Ed è difficile capire come finirà, anche se prevale, con il pessimismo della ragione, l'idea che si continuerà a discutere senza far niente.

DAL 15 APRILE CON UN MESE DI COMPORTO

Prossimo il cambio delle gomme invernali



BOLOGNA - Giovedì prossimo 15 aprile termina l'obbligo per tutti gli autoveicoli a motore (in vigore dal 15 novembre) di circolare con pneumatici invernali o di avere a bordo mezzi antisdrucchiolanti (catene), sulle strade in cui tale obbligo è stato esplicitamente segnalato. In deroga a quanto stabilito dal decreto ministeriale n. 1049 del 2014, gli automobilisti hanno un mese di tempo, quindi fino al 15 maggio, per adeguarsi alla normativa che prevede la sostituzione dei pneumatici invernali con le gomme estive.

È bene precisare, ricorda Federpneus (Associazione Nazionale Rivenditori Specialisti di Pneumatici), che il cambio dei pneumatici durante la stagione primaverile-estiva non è obbligatorio per tutte le tipologie di pneumatico invernale. L'obbligo del cambio di pneumatici entro il 15 maggio si applica, infatti, solo a chi monta i pneumatici invernali (riconoscibili dalla marcatura M+S sulla spalla del pneumatico) dotati di codici di velocità inferiori a quelli indicati dalla carta di circolazione. I pneumatici invernali M+S con indice di velocità uguale o superiore a quanto indicato sulla carta di circolazione, invece, possono circolare anche in estate.

Federpneus ricorda inoltre

agli automobilisti che in questo periodo di rigide limitazioni agli spostamenti, per via dell'emergenza Coronavirus, è sempre consentito recarsi dal gommista per effettuare il cambio gomme. E ciò vale per tutto il territorio nazionale, sia che si tratti di zona gialla, arancione o rossa. I pneumatici rientrano infatti nelle vendite al dettaglio ammesse nell'allegato 23 del DPCM del 2 Marzo 2021 in quanto definiti beni di prima necessità. A ciò si aggiunge che l'attività di montaggio e smontaggio dei pneumatici è un'attività che rientra tra le attività artigianali assimilabili a quelle produttive, pertanto non è soggetta a restrizioni.



Hotels

CON IL PIÙ ALTO VALORE DI RICAVI RAGGIUNTO L'ANNO SCORSO

Gruppo Fagioli cresce ancora



REGGIO EMILIA - Il Consiglio di Amministrazione di Fagioli, società di engineering leader a livello internazionale nei trasporti, movimentazioni speciali, sollevamenti e spedizioni, ha approvato nei giorni scorsi il bilancio relativo all'esercizio 2020 e il consolidato del Gruppo.

Nel 2020 il Gruppo ha proseguito la propria crescita - riferisce la nota sul bilancio - registrando ricavi pari a 202,7 milioni di euro (+4,3% rispetto ai 194,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2019), il più alto valore raggiunto dal 2000.

La percentuale dei ricavi all'estero si attesta tra l'80 e l'85% del volume complessivo delle attività, di cui circa il 35% nel mercato nordamericano.

Al 31 dicembre 2020 l'EBITDA del Gruppo è pari a 24,0 milioni di Euro, in crescita del 6,4% rispetto al 2019.

Tali risultati sono dovuti a una buona performance trasversale con picchi nelle business unit Americas, APAC e Project Forwarding.

L'EBIT è risultato pari a 14,1 milioni di euro, in crescita del 29,9% rispetto all'esercizio 2019.

Al 31 dicembre 2020 il risultato netto consolidato è pari a 7,2 milioni di euro, in forte crescita sul 2019 (+21,4%).

Il portafoglio ordini al 31 marzo 2021 si attesta a circa 180 milioni di euro, un valore superiore alla media degli ultimi anni.

«I risultati ottenuti nel 2020 - dichiara Fabio Belli, amministratore

Delegato Fagioli - confermano il trend di crescita del Gruppo Fagioli registrato negli ultimi anni, un risultato significativo considerando l'anno di grande complessità a causa della pandemia Covid-19»

«Per il 2021 - prosegue Belli - ci attendiamo risultati in linea con gli anni precedenti, proseguendo nella diversificazione del business e puntando in modo deciso sui settori gas naturale, energie rinnovabili e infrastrutture».

«I risultati del bilancio 2020 - aggiunge Rocco Sabelli, presidente Fagioli - sono il frutto dell'impegno dei nostri oltre 500 addetti impegnati nelle 17 società operative nel mondo: al management e a tutti loro vanno l'apprezzamento ed il ringraziamento mio, dell'intero

Consiglio di Amministrazione e degli Azionisti».

Fagioli pone grande attenzione alla salvaguardia della salute dei propri dipendenti e a tutte le tematiche ESG (Environment, Social and Governance).

Nel 2020 il Gruppo Fagioli si è inoltre aggiudicato tre tra i più ambiti riconoscimenti internazionali del settore trasporti e sollevamenti eccezionali, per il contributo fornito in importanti progetti tra cui la demolizione del Ponte Morandi di Genova.

Nel corso del consiglio di amministrazione il presidente e i consiglieri hanno ricordato con stima e affetto la figura di Alessandro Fagioli, fondatore ed ex presidente del Gruppo, scomparso il 22 marzo 2020.

DOPO GLI IMPORTANTI LAVORI DI AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO

Riaperta la pista dell'aeroporto di Firenze

Arrivata anche la nuova Compagnia Ego Airways



FIRENZE – L'Embraer 190 di Ego Airways proveniente da Catania ha inaugurato la pista dell'aeroporto di Firenze la settimana scorsa dopo gli importanti lavori di rifacimento della pavimentazione, riqualifica delle aree di strip adiacenti alla pista, inclusi segnaletica orizzontale e dispositivi luminosi, nel rispetto delle norme di certificazione EASA.

I lavori hanno interessato la riqualificazione dell'intera pavimentazione superficiale della pista. Sono state sostituite tutte le luci e i segnali luminosi, introducendo nuovi segnali LED di ultima generazione, più performanti in termini ambientali, di più elevata durabilità e di minor impegno manutentivo rispetto alle precedenti luci alogene, ed è stato anche migliorato l'impianto elettrico, attraverso la sostituzione di alcune linee elettriche di alimentazione, di connettori e di tutti i trasformatori di isolamento, in modo da rendere l'intero sistema più moderno e avanzato.

Si è, inoltre, avviato il processo di installazione di un sistema di controllo e monitoraggio in continuo della singola luce che, entro fine estate, sarà in grado di fornire alla torre di controllo l'immediata informazione dell'eventuale malfunzionamento e consentire il tempestivo intervento di manutenzione o sostituzione. Una tecnologia adottata solo da pochi aeroporti in Italia.

Sono state oggetto di interventi di consolidamento anche le aree in terra circostanti alla pista (strip) con

l'obiettivo di migliorare le caratteristiche geotecniche e geomeccaniche del terreno, così come previsto dalla European Union Aviation Safety Agency (EASA). È stato, infine, ottimizzato e migliorato l'esistente sistema di drenaggio delle medesime aree di strip attraverso la sostituzione dei sistemi e tubazioni di drenaggio. In tal modo sarà migliorata l'efficienza dei sistemi di captazione e convogliamento delle acque meteoriche di percolazione, anch'essi soggetti, per l'azione del tempo, al progressivo decremento di efficienza idraulica.

I lavori, per un importo di circa 9 milioni di euro, sono stati eseguiti e condotti, a ciclo continuo 7 giorni su 7, dall'Impresa Toscana Aeroporti Costruzioni, recentemente costituitasi attraverso l'ingresso in maggioranza da parte di Toscana Aeroporti nella pre-esistente impresa Cemes Aeroporti.

A partire da sabato scorso inoltre, le principali compagnie aeree che operano presso l'aeroporto di Firenze hanno riattivato le rotte già attive pre-chiusura dello scalo. In particolare, nel mese di Aprile verranno attivati i seguenti collegamenti: Amsterdam (KLM), Barcellona (Vueling), Bucarest (Blue Air), Catania (Air Dolomiti, Ego Airways e Vueling), Francoforte (Air Dolomiti), Lussemburgo (Luxair), Madrid (Iberia), Marina di Campo (Silver Air), Monaco (Air Dolomiti), Palermo (Air Dolomiti e Vueling), Parigi Charles de Gaulle (Air France), Vienna (Austrian Airlines), Zurigo (Swiss International Airlines).

DA UN'INDAGINE NAZIONALE DI ASSOLOMBARDA

Il cargo aereo è sempre più richiesto

MILANO – Assolombarda, l'associazione confindustriale delle imprese lombarde, ha dedicato un approfondimento - riportato da Supply Chain Italy - alle potenzialità del settore del trasporto aereo da due punti di vista: quello delle imprese manifatturiere milanesi e quello degli spedizionieri.

L'associazione ricorda in primis che la via aerea è la modalità di trasporto considerata come la più costosa, ma indispensabile in determinate situazioni. La velocità e l'alta affidabilità nei tempi di consegna emergono come i motivi principali che indirizzano le imprese verso il trasporto aereo in occasioni di particolare urgenza (ad esempio per inviare pezzi di ricambio nelle catene di produzione) e nella spedizione di specifiche tipologie di merce, come quelle deperibili (in primis farmaceutica e alimentare) e quelle ad alto valore (moda ma

non solo).

Sia le imprese manifatturiere, sia gli spedizionieri si ritengono soddisfatti del servizio di trasporto aereo secondo l'indagine di Assolombarda. La valutazione è buona sia in termini di sicurezza (danni, smarrimenti, furti della merce), sia in termini di comunicazione delle informazioni e di procedure amministrative. Più nello specifico, per quanto riguarda la sicurezza, le imprese manifatturiere pongono l'attenzione sugli imballaggi, a volte non sufficientemente robusti; gli spedizionieri invece individuano il momento di maggior rischio nei transiti via camion, durante i quali aumenta la probabilità di furti.

In termini di scambio delle informazioni e procedure amministrative, la digitalizzazione è ritenuta dagli spedizionieri un obiettivo strategico per il trasporto aereo. Ad oggi, le piattaforme

digitali non sono utilizzate da tutti gli operatori e da tutte le imprese; spesso i sistemi di prenotazione non sono totalmente digitalizzati; l'e-Awb (e-Airwaybill) è ancora troppo poco diffusa, nonostante i notevoli passi avanti avvenuti negli ultimi anni.

L'hub merci di Malpensa, che serve non solo il territorio milanese, ma tutta l'Italia (oltre il 50% delle merci cargo aereo italiane transita da Malpensa), è ritenuto facilmente accessibile sia dalle imprese sia dagli spedizionieri. Anche nella capacità di magazzino e in termini di sicurezza è valutato positivamente.

“Da segnalare, tuttavia, la necessità di un aumento della capacità di carico merce e della frequenza dei voli” evidenzia Assolombarda. “Infatti, nonostante un notevole sviluppo dell'aeroporto merci di Malpensa negli ultimi anni, la capacità di carico maggiore

Emirates SkyCargo con milioni di vaccini

Trasportate più di 220 tonnellate di vaccini anti Covid-19 con oltre 150 voli diretti verso più di 50 destinazioni



DUBAI – In prossimità della Giornata Mondiale della Salute (il 7 aprile), Emirates SkyCargo è stato il primo vettore cargo aereo al mondo ad aver trasportato più di 50 milioni di dosi di vaccino anti Covid-19. Il cargo ha anche

trasportato oltre 100 tonnellate di siringhe in tutto il mondo per supportare la somministrazione dei vaccini.

Dall'inizio della distribuzione internazionale nel tardo 2020, Emirates SkyCargo ha trasportato

a bordo di 150 aerei più di 220 tonnellate di 6 diversi vaccini anti Covid-19, equivalenti a oltre 50 milioni di dosi, dalle aziende manifatturiere a 50 destinazioni del suo network attraverso Dubai.

Nabil Sultan, SVP Emirates Divisione Cargo, ha affermato: “Siamo orgogliosi di aver raggiunto il traguardo di 50 milioni di dosi appena prima della Giornata Mondiale della Salute. In qualità di vettore cargo globale socialmente responsabile, le nostre azioni nel corso dell'ultimo anno si sono rivolte ad aiutare le comunità in tutto il mondo, specialmente quelle devastate dall'impatto della pandemia. Abbiamo guidato gli sforzi dell'industria globale e lavorato con le organizzazioni nostre partner a Dubai per distribuire i vaccini anti Covid-19 da Dubai nel resto del mondo”.

PER LA CRISI DELLA COMPAGNIA AL SERVIZIO DEI COLLEGAMENTI TRA LOMBARDIA E SARDEGNA

Air Italy licenzia 1450 addetti



ROMA – “Non possiamo accettare che lo scempio prodotto dagli azionisti di Air Italy venga pagato dai lavoratori”. Così le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporto aereo

sulla decisione della compagnia Airitaly di avviare le procedure di licenziamento per 1450 lavoratori.

“I liquidatori della compagnia si fermano immediatamente, bloccano i licenziamenti e convochino

un incontro per attivare la cassa integrazione guadagni in deroga con causale covid, strumento messo a disposizione dal welfare italiano per contenere gli effetti della crisi drammatica in atto nel Paese senza comportare oneri per l'azienda” affermano le segreterie nazionali delle Federazioni dei Trasporti.

“Abbiamo chiesto subito - proseguono Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporto Aereo - un incontro al ministero dello Sviluppo Economico per individuare soluzioni industriali atte a garantire un futuro ai lavoratori di Air Italy a sostegno della vertenza e per rappresentare direttamente al ministero la gravità e l'urgenza

della situazione in cui versano i lavoratori. Inoltre abbiamo indetto una manifestazione per il giorno 14 aprile presso il Mise per denunciare la crisi insostenibile per il settore che sta avendo conseguenze drammatiche sulle compagnie aeree”.

“Le regioni Lombardia e Sardegna, territori sui quali ricade in maniera preponderante l'impatto delle decisioni sulla compagnia - chiedono le organizzazioni sindacali - devono mantenere gli impegni assunti e partecipare all'individuazione di soluzioni industriali adeguate. Noi non abbandoneremo i lavoratori di Air Italy e tantomeno devono farlo le istituzioni territoriali e nazionali”.

COMPAGNIA AMERICAN AIRLINES DALL'8 MAGGIO

Voli senza quarantena da New York a Roma

La compagnia è impegnata a ricostruire il proprio network transatlantico



ROMA – Con la stagione estiva - dice una nota della compagnia statunitense - American Airlines rafforza il network transatlantico mettendo al primo posto la sicurezza dei passeggeri. Dall'8 maggio, i passeggeri che viaggiano su voli operati da American Airlines da New York (JFK) a Roma (FCO) potranno evitare il periodo di quarantena.

Prima della partenza, i passeggeri dovranno dimostrare di avere un test Covid-19 negativo. Sulla base delle attuali normative italiane, i passeggeri in arrivo a Roma effettueranno un ulteriore test rapido

in aeroporto e, a fronte di un esito negativo, eviteranno l'obbligo di quarantena ottimizzando così il proprio tempo in Italia.

American opererà un volo tre volte alla settimana da Roma Fiumicino (FCO) a New York John F. Kennedy (JFK), dopo un anno di sospensione, con aeromobili Boeing 777-200 che offrono ai passeggeri tre esperienze di viaggio: Flagship Business, Premium

Economy e Main Cabin.

“Non vediamo l'ora di dare il benvenuto a bordo ai nostri passeggeri da Roma, non appena saranno pronti per ricominciare a volare”, ha detto Tom Lattig, vice president EMEA sales di American Airlines. Da Roma Fiumicino (FCO) American opera anche il volo verso Dallas / Fort Worth (DFW) con aeromobili Boeing 787-800 che offrono ai passeggeri tre esperienze di viaggio: Flagship Business, Premium Economy e Main Cabin. Per questa rotta sono ancora in vigore le misure di quarantena previste.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Ricorso sulle tasse AdSP

imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle AdSP. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti: non tenendo conto del fatto che le AdSP italiane, a differenza delle società private di gestione di molti porti europei, sono enti di Stato. Il ricorso di Assoporti è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego.

Nel corso di una recente conferenza stampa, il presidente di Assoporti Daniele Rossi unitamente al presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e al presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Massimo Deiana ha illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse AdSP, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. In sostanza, secondo Bruxelles lo Stato italiano dovrebbe tassare se stesso.

Secondo il ricorso, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle AdSP possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti.

Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti - arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali - l'Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle AdSP territorialmente competenti, la riscossione da parte delle AdSP dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle AdSP.

Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le AdSP quali "imprese" al fine di chiederne l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle "società". La Commissione - in sostanza - travisa il ruolo e le prerogative delle AdSP.

Assoporti e il deserto

buona notizia: prima di tutto perché un segno di vita. Non ce ne voglia il presidente Rossi, ma di questi tempi, con numerosi porti italiani ancora senza ricambi o conferme dei vertici, Assoporti non ha certo sfondato le porte del Ministero. E anche l'impegno del senatore Matteo Salvini al battesimo della "Eco Livorno" - ci aveva promesso di accelerare la normalizzazione dei porti - ad oggi è rimasto in via.

Nel frattempo entrano in dirittura di scadenza a fine mese (con le eventuali probabili proroghe di legge) altre presidenze, tra le quali quella di Pasquino Monti (che è fuori da Assoporti, della quale era pur stato il precedente presidente) ma sul quale da tempo si sono indirizzate richieste e proposte di rientro.

L'assemblea dunque è una buona notizia. Che però si ferma qui, e mi dispiace. Perché ad oggi Assoporti sembra aver contato poco nelle strategie di governi - i due Conte e anche l'attuale Draghi - per il rilancio o come diavolo la chiamano, la resilienza. Il presidente Rossi ha bussato sì a molte porte, ma con risultati pratici pressoché zero. Compreso il totale silenzio

alle richieste degli incontri tra Assoporti e Ministero che erano stati codificati dalla riforma dei porti. Compresa le richieste di confronto tra i presidenti ancora nel Limbo e il ministro e i viceministri. Silenzio. Mi viene in mente "Il deserto dei Tartari" di Dino Buzzati con l'inutile, annosa guardia alla fortezza Bassani contro il nulla. Anche sulla tassa della UE alle AdSP (ne parliamo in questo stesso numero) Assoporti è stata lasciata sola. Ma cosa governa allora questo Governo che doveva essere un fulmine di guerra?

Palazzo Chigi e la fattoria

titoli piccini piccini nelle pagine interne di qualche quotidiano - che i dirigenti di Palazzo Chigi hanno ottenuto il rinnovo del contratto di lavoro con arretrati che variano da 7 a 10 mila euro cash, qualche amarezza può suscitarla. Sono lavoratori, il contratto era fermo da qualche anno: ma evidentemente ci sono, come nella fattoria degli animali di Orwell, lavoratori più uguali degli altri: perché mentre i dirigenti portano a casa il loro malloppo, i dipendenti di grado inferiore non ci sono riusciti, e la loro trattativa va alle lunghe.

Siamo in tempi di sopravvivenza per molte categorie di lavoratori: e persino il Papa ha tagliato gli stipendi ai cardinali, che sono sotto l'aspetto retributivo alla stessa stregua dei privilegiati super-dirigenti della presidenza del Consiglio dei Ministri. Di qua si taglia, per la gente comune si programmano (e in molti casi il programma rimane lì) poche migliaia di euro, tanta gente è alla fame e invece c'è chi per l'arretrato di due anni del contratto si porta a casa 10 mila euro più l'aumento mensile da 125/160 euro. Beati loro, d'accordo: e l'invidia è uno dei sette peccati capitali, d'accordo. Ma qualche moccio ce lo lasciate schiacciare, alla luce di un Paese dove i privilegi economici pagati con il danaro pubblico feriscono tanta gente davvero messa male non per proprie colpe?

Miracolo Italia 2021

fatica quest'anno nella UE è la Germania con una previsione di un misero +3,0% (per l'anno scorso era calata solo del 5,3%). Per un confronto più allargato, l'anno scorso nella UE aveva fatto peggio dell'Italia solo la Gran Bretagna con un -9,9% (quest'anno è fuori classifica, ma dovrebbe comunque riprendersi bene con una previsione del +5,1%). Per l'area Euro il 2021 dovrebbe segnare una media del +3,9% e sopra la media suddetta risulteremo solo noi e la Francia.

A far da motore della ripresa, secondo le interpretazioni del rapporto OCSE da parte di Nomisma (commento del capo economista dottor Lucio Poma) sono in particolare le piccole e medie imprese italiane, che - quelle sopravvissute - si sono disperatamente buttate sull'export, consapevoli della propria qualità nella manifattura. Infatti l'export è cresciuto e sta crescendo, dando ossigeno quindi anche al settore della logistica, in particolare quella ferroviaria internazionale e quella marittima. L'aumento dei prezzi delle materie prime - greggio in particolare - non aiuta, ma sotto altri aspetti dà invece una mano a chi è capace di differenziare le scelte ecologiche dei carburanti alternativi, GNL in testa. Una certa ripresa si è vista anche nella manutenzione degli immobili pubblici e privati: a conferma che è stato azzeccato il famoso 110% per l'edilizia, sia pure con i (soliti) tempi lunghi e stressanti della burocrazia. Non ripartono ancora invece i grandi lavori, nemmeno quelli definiti urgenti per i quali i governi avevano già nominato raffiche di commissari: i quali se ne stanno con le mani in mano, aspettando Godot. Si distinguono ferrovie FS, che investe e realizza, e i più dinamici armatori privati, che stanno rinnovando le flotte all'insegna dell'ecologia ma anche della funzionalità, come le

"Eco" di Grimaldi.

È il clima di generale incertezza sulle scelte del governo a mantenere ancora sul chi vive gli italiani. L'impressione è che "si tiri a campare" come si dice a Roma. Il che - lo faceva presente con il solito cinismo ironico Giulio Andreotti "è pur sempre meglio del tirare le cuoia". Purtroppo c'è chi le cuoia le ha tirate, per il Covid o per l'incapacità di tenere duro della propria azienda. Ma chi è sopravvissuto è in un qualche modo vaccinato: e secondo l'OCSE dovrebbe aver superato la fase critica dell'economia. Crediamoci, fa bene allo spirito.

Che l'incertezza comunque sia ancora lo stato d'animo più diffuso lo confermano i depositi di valuta sui conti correnti: nel 2020 chi ha potuto ha messo da parte il gruzzoletto, come la riserva strategica delle formiche durante la cattiva stagione. Morale: le banche ben gestite hanno liquido abbondante. E tuttavia, ammaestrate da un recente passato in cui agivano da cicale, concedono solo con ocularità. Tra le preoccupazioni della gente c'è quella che questo patrimonio di liquido nelle banche attiri l'occhio rapace del Fisco, con qualche blitz tipo quello famigerato del governo Amato anni fa. Altro timore, l'altrettanto famigerato patrimoniale, che colpirebbe nel cuore i risparmi di generazioni investiti nel mattone. Diceva a fine '800 l'umorista americano Mark Twain che "quando il governo promette un rilancio dell'economia io corro a nascondere il portafoglio". Cambiano i tempi, ma non le paure.

Pressione fiscale ALSEA

Italia è aumentata. "La notizia peggiore, però, non è che siamo i più tartassati d'Europa, come purtroppo i dati confermano, ma nasce da una lettura attenta di questi dati, come evidenziati ancora dalla Fondazione Nazionale Commercialisti su dati della Commissione Europea".

La pressione fiscale è sbilanciata dal lato del lavoro, contrassegnata da una economia sommersa elevata, frammentata in una miriade di tributi.

Ma non basta, altri due dati devono essere evidenziati per porvi un rimedio. Secondo la banca mondiale, nella classifica generale del Paying Taxes l'Italia è al 128° posto su 190 Paesi esaminati.

"Questi dati - prosegue il presidente Schiavoni - confermano quanto sappiamo: il nostro sistema tributario è inefficiente, macchinoso e, oserei dire, ingiusto. In Italia per eseguire gli adempimenti fiscali le imprese devono dedicare molte ore lavoro: 238 contro una media europea di 161 ore. Il tempo di attesa di un rimborso IVA è di 62,6 settimane contro un dato globale di 27,3 settimane ed uno europeo di 16,4 settimane". Ma i nostri record non si fermano qui: siamo ancora uno dei pochi Paesi che fa pagare la marca da bollo, siamo tra i Paesi più cari per i prezzi per i carburanti (il 3° Paese più caro per il gasolio ed il 5° per la benzina - dati della Commissione UE).

Conclude così il presidente ALSEA: "Occorre una riforma complessiva del sistema fiscale in modo che sia equo, semplice e bilanciato. Spostando parte del carico fiscale dal lavoro e dalle imprese ai consumi; con un nuovo rapporto tra Stato e contribuenti basato sulla fiducia e sull'equità. Riportando i costi del funzionamento delle Authorities a carico della fiscalità generale. Speriamo che il presidente Draghi riesca a portare avanti questa riforma, così come le altre grandi sfide che ha davanti".

Guerrieri: guerra

specifici. In sostanza, sei o sette interni, altri tre o quattro esterni. Deve funzionare: e troppa gente rallenta".

Torniamo ai tempi realistici della Darsena Europa: il suo predecessore parlava di gara a fine aprile, poi sono saltate fuori le cozze inquinate...

"Nessuno l'aveva previsto: c'è stato necessariamente uno stop. Abbiamo fatto da poco un nuovo prelievo di cozze/campioni e ci aspettiamo le analisi. Se tutto andrà bene ripartirà il pressing per deperimetrazione dell'area SIN e quindi la gara".

Tempi delle gare, presidente: ci faccia una nuova previsione.

"Se non ci stanno altri intoppi prevedo la gara per le progettazioni delle opere foranee entro giugno, e in parallelo quella del terminal per la progettazione esecutiva e la gestione".

Fa il conto senza l'oste, ovvero il sindaco di Pisa che s'è messo di traverso...

"Ho già chiesto un incontro con il sindaco e ne ho parlato anche in Regione. Sono consapevole delle preoccupazioni sulla possibile erosione delle spiagge di Tirrenia, ma nei programmi c'è anche il loro ripascimento. Ogni dettaglio relativo all'ambiente è stato studiato con attenzione, ma rimaniamo aperti a suggerimenti migliorativi, in tempi ragionevoli".

Altre beghe da risolvere: la gara dei bacini bloccata ancora una volta dal TAR e il via al "marina" del Medico con i problemi per i circoli nautici locali.

"Ho trovato una realtà estremamente litigiosa, con ben quaranta contenzioni in atto: il mio impegno è già in corso, con incontri e colloqui, per ritrovare collaborazione e non guerre. Sui bacini, aspettiamo che il TAR ci comunichi il merito del suo fermo. Sul Mediceo, sto studiando, con la collaborazione di Azimut e dei circoli, una soluzione transitoria in attesa della Bellana, che non potrà essere realizzata in tempi rapidi e così com'è stata preannunciata. Ripeto che tutto il mio impegno è nel cercare soluzioni condivise, nell'interesse generale ma anche di chi ha costruito e lavorato per anni".

Coesione e lavoro, il Patto

stato firmato mercoledì scorso in Municipio tra il Comune, l'Autorità di Sistema Portuale, Confindustria, i terminalisti portuali, le categorie degli agenti e spedizionieri, la CpL e i sindacati.

Il documento è stato presentato con brevi parole dal sindaco Luca Salvetti e dall'assessore al porto Barbara Bonciani, nel quadro del lavoro svolto nella cosiddetta "Cantina di Regia" città-porto. Il Patto è di cinque pagine "per avviare a sostenere - ha detto l'assessore Bonciani - un percorso di collaborazione tra Comune e comunità portuale che guardi al futuro economico e sociale, in un clima costruttivo di leale collaborazione per favorire la competitività dell'intero sistema portuale e della catena logistica integrata".

Molto è legato - ha spiegato ancora l'assessore - "all'innovazione tecnologica, con la Darsena Europa e i magazzini retroportuali che saranno semiautomatizzati".

Tante buone, anzi buonissime intenzioni, con quattordici firmatari, certamente tutti in altrettanta buona fede. Dimenticandoci - lo facciamo a forza, ma lo facciamo - il vecchio proverbio secondo il quale le vie dell'inferno sono lastricate di buone intenzioni. Il Patto può essere una cosa seria o un'enuciata di velleità. Lo vedremo nei tempi di maturazione.

Hanno firmato oltre il sindaco e l'assessore anche il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, il presidente di Confindustria costiera Piero Neri, il presidente di Asamar Enrico Bonistalli, il direttore di TDT Marco Mignogna, Massimo Sangioni per CNA, Enzo Raugeri per Ancip, Antonio Chelli per la Lega Cooperative e i sindacalisti Guggiaro, Vianello e Keszei. Una piccola annotazione, forse per distrazione nostra: non c'era alcun rappresentante dell'interporto Vespucci, che pure è una realtà importante della logistica locale. Che fosse rappresentato da Guerrieri, visto che si tratta ormai di un retroporto a maggioranza AdSP?

OLT sullo Small Scale

metaniera di piccola taglia. La manifestazione di interesse fa seguito all'introduzione del servizio di Small Scale all'interno del Codice di Rigassificazione di OLT, in consultazione dal 24 febbraio al 12 aprile 2021.

La nuova attività - sottolinea la società - completerà la filiera di approvvigionamento del GNL, combustibile sostenibile il cui ruolo essenziale nella transizione energetica è stato ribadito nel Piano Nazionale per l'Energia e il Clima (PNIEC). Il GNL, infatti, è in grado di abbattere le emissioni inquinanti e climalteranti e sta giocando un ruolo centrale soprattutto nel settore dei trasporti pesanti, sia terrestri che marittimi, e negli usi industriali e civili nelle aree non servite dalla rete di trasporto nazionale dei gasdotti.

Grazie alla manifestazione di interesse, le parti interessate potranno presentare le proprie proposte relativamente al nuovo servizio offerto da OLT.

Attraverso questo strumento si possono segnalare:

- la capacità annuale di interesse espressa in numero di navi metaniera di piccola taglia per anno;
- le aspettative in termini di tariffa per l'accesso al servizio di Small Scale;
- l'eventuale nave metaniera di piccola taglia che prevedono di utilizzare;
- qualsiasi altra informazione ritenuta utile per la fornitura del servizio di Small Scale.

Le manifestazioni di interesse sono confidenziali, non vincolanti e dovranno essere inviate entro il 17 maggio 2021 al seguente indirizzo e-mail: SSLNG@oltoffshore.it.

ALIS incontra ministro

l'incontro istituzionale tenutosi con il ministro della Transizione Ecologica professor Roberto Cingolani, insieme ad Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi - socio fondatore dell'associazione - e a Marcello Di Caterina, vicepresidente e direttore generale di ALIS.

"Attraverso il PNRR il nostro Paese sarà sempre più in prima linea per promuovere una sensibilità green ed una rapida transizione ecologica e digitale, che contribuiranno a far raggiungere gli obiettivi sociali ed economici di medio e lungo periodo. Pur ritenendo quindi essenziali per il sostegno al trasporto e alla logistica molte misure contenute nelle Missioni 1, 2 e 3 del Piano, - prosegue Guido Grimaldi - si è trovata una grande armonia su ulteriori importanti obiettivi legati alla decarbonizzazione e si è discusso di ulteriori azioni specifiche per l'intermodalità, ad esempio rendendo strutturali ed aumentando le dotazioni finanziarie del Marebonus e del Ferrobonus, così come potenziando le Autostrade del Mare e gli interventi infrastrutturali sull'ultimo miglio; dell'istituzione di un fondo volto al rinnovo del parco circolante delle aziende di autotrasporto italiane; di incentivi per l'ammodernamento del sistema ferroviario esistente; dello sviluppo di una Logistica 4.0 e di progetti di trasferimento tecnologico attraverso una costante interazione con Università e centri di ricerca".

"Oltre poi ad un maggior efficientamento energetico della rete portuale ed interportuale, in tema di rivoluzione verde ALIS ha proposto anche una strategia chiara

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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



Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica



sul fronte degli investimenti in infrastrutture dedicate nonché su quello industriale della produzione, distribuzione ed accessibilità all'idrogeno e al bio-LNG, così come l'aggiornamento e la semplificazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)".

"Abbiamo avuto con il ministro Cingolani un colloquio diretto e molto concreto, nel quale abbiamo avuto modo di apprezzare il suo pragmatismo e la sua competenza ma anche la sua sensibilità nei confronti del trasporto e della logistica e dei benefici che il rilancio di questo settore apporterà sempre più alla crescita sostenibile dell'Italia e di tutta Europa. Riponiamo inoltre massima fiducia - conclude Guido Grimaldi - nell'operato del Comitato interministeriale per la Transizione Ecologica, che ci auguriamo possa confrontarsi in modo costante con le realtà associative come ALIS, al fine di rispondere pienamente alla forte esigenza di coordinamento programmatico avvertita dal trasporto e dalla logistica sostenibile e da tutti i settori produttivi interessati dai processi legati all'economia circolare, alla trasformazione energetica e alla riduzione delle emissioni inquinanti".

-- ALL'INTERNO --

Confindustria Livorno Massa Carrara offre siti per la campagna vaccinale.	a pag. 4
No alle nuove regole bancarie UE.	a pag. 4
Perché s'è incagliata la "Ever Given".	a pag. 4
Il Propeller Livorno sulle sfide delle PMI.	a pag. 4
Trimestre di alti e bassi.	a pag. 4
Il fotovoltaico aumenta ancora nel mondo.	a pag. 5
I rimpianti per la Meloria "tradita".	a pag. 5
Le uova quest'anno puoi anche adottarle!	a pag. 5
Costi energetici in Italia: forte gap con l'esterno.	a pag. 5
Distretto del Cibo della Toscana del Sud.	a pag. 6
Vard realizzerà in Vietnam Service Operation Vessels.	a pag. 6
Venezia sposta a Marghera le grandi navi da crociera.	a pag. 6
A Portitalia il rating di legalità dall'AGCM.	a pag. 6
Francesco Pelosi presidente.	a pag. 7
Anna Carnielli presidente del Propeller Venezia.	a pag. 7
Infrastrutture stradali in due fiere a Verona.	a pag. 7
Strategia comune in Toscana: i punti sottoscritti dai sindaci.	a pag. 7
Sdoganamento in mare delle rinfuse.	a pag. 7
La tecnologia scanner al servizio del porto.	a pag. 8
Gruppo Fagioli cresce ancora.	a pag. 8
Messina, torna in auge il ponte.	a pag. 8
Prossimo il cambio delle gomme invernali.	a pag. 8
Riaperta la pista dell'aeroporto di Firenze.	a pag. 9
Il cargo aereo è sempre più richiesto.	a pag. 9
Emirates SkyCargo con milioni di vaccini.	a pag. 9
Air Italy licenza 1450 addetti.	a pag. 9
Voli senza quarantena da New York a Roma.	a pag. 9