



NOSTRA INTERVISTA ALL'AMMIRAGLIO ISPETTORE PIERO PELLIZZARI

Per Venezia, dragaggi, informatizzazione e strategie avanzate

Tanto lavoro in atto con la nuova presidenza dell'AdSP anche per gli auspicati accosti fuori dalla laguna e gli accessi regolati con tempi ridotti - La condivisione degli obiettivi del cluster portuale e gli sviluppi della nautica



Piero Pellizzari

VENEZIA - Una città considerata giustamente valore dell'umanità, un porto che ha visto la Serenissima padrona del Mediterraneo Centro-Orientale, un'impresaria marittima alle prese con i problemi della trasformazione epocale della logistica: tutto questo ed altro ancora - dall'influenza del Mo.S.E. sui traffici alla Gestione del Comitato dell'AdSP - è alla

A.F.
(segue in ultima pagina)



SOS balene

Nella foto: Una balena speronata sul bulbo di una fullcontainers.

CAMBIO DELLA GUARDIA AL COMANDO DELLE CAPITANERIE

L'ammiraglio Carlone subentra a Pettorino

Scelto uno dei più giovani candidati per favorire la continuità della direzione



Nicola Carlone



Giovanni Pettorino

ROMA - La ruffa è finita; e anche questa volta l'inizio dell'estate ha coinciso con le promozioni e i cambi della guardia sia in alcune direzioni marittime, sia al comando generale delle Capitanerie di Porto/Guardia Costiera. La sorpresa, come si è letto nei resoconti più o meno ufficiali, è stata la scelta del ministro Giovannini che per la successione dell'ammiraglio Giovanni Pettorino al comando delle Capitanerie ha optato per l'ammiraglio Nicola Carlone, uno dei più giovani con il grado di ispettore, richiamandolo dal comando della direzione marittima della Liguria. Al suo posto a Genova è stato insediato pochi giorni fa il contrammiraglio Sergio Liardo, accolto

(segue a pagina 8)

Parlando di fave e piccioni

ANCONA - Dunque, il ministro ha definitivamente cancellato la designazione paritica alla presidenza dell'AdSP dell'Adriatico Centrale ed ha scelto come commissario la figura meno politica che c'è: quella del comandante in capo (uscente) del Corpo delle Capitanerie. Se questo non è un segnale forte e chiaro, non so proprio

A.F.
(segue a pagina 8)

DAL VERTICE DI NAPOLI L'ELENCO DELLE PRIORITÀ

Pietrarsa e programmi

La cura del ferro necessaria ma non sufficiente - Le nuove tecnologie e il contributo importante degli operatori logistici

NAPOLI - Certo, sulle diagnosi che sono emerse dal recente vertice di Pietrarsa siamo tutti d'accordo. Compreso il ministro Giovannini che, come hanno riferito i media economici, ha detto che "servono subito il piano per la logistica, l'accelerazione dei contratti di programma, l'avvio rapido anche per il pacchetto di riforme del PNRR e gli investimenti". Bene, ma per i tempi, che sono il discriminante?

"Bene a un nuovo Piano logistica e trasporti partecipato, "La cura del Ferro" è una condizione necessaria ma non più sufficiente - ha detto ancora il ministro - Accanto agli investimenti, il PNRR chiede riforme. Il primo passo da fare è l'accelerazione dei contratti di programma. Il secondo l'avvio di un nuovo piano nazionale della logistica e dei trasporti, visto che il precedente risale al 2001 e bisogna immaginare questa pianificazione in modo dinamico e flessibile. E questo è possibile solo con il contributo degli operatori del settore e di tutte le parti sociali".

Giovannini punta i riflettori anche sulla grande spinta che arriverà dalle nuove tecnologie che sapranno fare la differenza ma anche li spiega "servirà lo sforzo di tutto il Paese e le imprese private avranno un ruolo fondamentale, senza investimenti privati il salto non lo faremo".

Il ministro sottolinea infine il ritardo del trasporto merci "abbiamo tante difficoltà perché l'intermodalità

A.F.
(segue a pagina 8)

LONDRA - Continua la mattanza di balene colpite dalle navi da crociera e da trasporto. Friend of the Sea ha ora stilato una classifica sull'impegno assunto dalle compagnie di navigazione e di crociera per ridurre il rischio di collisioni tra navi e grandi cetacei.

(segue a pagina 8)

L'ANALISI DEL VICEPRESIDENTE DELL'INTERPORTO ANGELO ROMA

Darsena Europa, il punto

Il profilo di bonifica per il nuovo ingresso e i vari stadi dell'operazione - Finanziamenti già accesi e la parte dei gestori

LIVORNO - Nel 2018, prima della bufera pandemica, è iniziato nel porto di Livorno un progetto di bonifica, con un investimento totale di circa 900 milioni/1 miliardo di euro: obiettivo un nuovo ingresso al porto con 2 nuovi frangiflutti, 3 km di nuovi moli, 2 grandi nuovi terminal, 2 milioni di metri quadrati, pescaggi fino a 20 metri ed un nuovo canale in grado di ospitare super navi di ultima generazione (MGX 24). L'ingegner Pribaz, che segue da anni il progetto ci ha cortesemente fornito alcuni dei dati che riferisco.

Angelo Roma
(segue a pagina 8)



Angelo Roma

QUINTA UNITÀ DELLA SERIE RO/RO DELLA 5° GENERAZIONE PLUS-GREEN

Al battesimo "Eco Catania"

La cerimonia nello scalo etneo, al quale è dedicata la nuova nave ro-ro della compagnia partenopea



Nella foto: Il taglio del nastro e la nave "Eco Catania".

CATANIA - Si è svolta nel porto di Catania la cerimonia di battesimo della Eco Catania, la nuova unità ro-ro (dedicata al trasporto marittimo di merci rotabili) consegnata al Gruppo Grimaldi agli inizi di giugno. Si tratta della quinta di 12 navi ibride della innovativa classe GGSG (Grimaldi Green 5th Generation) ordinate dalla compagnia ai cantieri cinesi Jinling di Nanjing.

All'evento hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti delle autorità locali e della comunità portuale di Catania, oltre a una folta rappresentanza dei principali clienti siciliani della compagnia partenopea. La cerimonia è stata aperta dai saluti di Salvo Pogliese, sindaco di Catania, di Alberto Chiovelli, commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, del contrammiraglio Giancarlo Russo,

(segue a pagina 8)

Concordato
accettato
per CIN SpA

MILANO - Il tribunale di Milano con decreto pubblicato martedì scorso ha dichiarato CIN S.p.A. ammissa alla procedura concordataria proposta dall'impresa. Lo rende noto un comunicato ufficiale di Tirrenia che dovrebbe sottolineare la chiusura di un contenzioso storico.

(segue a pagina 8)

Perini Navi:
Italian Sea Group
interessata

MARINA DI CARRARA - The Italian Sea Group S.p.A. ("TISG" o la "Società"), operatore globale della nautica di lusso, comunica che, a seguito del bando pubblicato dal curatore fallimentare dottor Franco Della Santa e dopo aver avuto accesso alla data room per la vendita degli asset Perini Navi,

(segue a pagina 8)

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

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI S.R.L.

Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

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

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

container frigo - box - prefabbricati

Sogese

YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDETTA 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 PREFABRICATI

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										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	MSC ROSARIA	MW129A	25-7	Vedi	23-7	Vedi	27-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	T.B.N.	MW129A	1-8	Serv.	30-7	Serv.	3-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.	MW130A	8-8	9	6-8	3	10-8	18	11	18	18	18	18
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.			SP	GIT	AN				
	MSC BIANCA	MC128A	19-7	21-7	16-7				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SHREYA B	MC129A	26-7	28-7	23-7				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC SILVIA	MC130A	2-8	4-8	30-7				18	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni 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 LETIZIA	MA128A	28-7	31-7				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	APL MEXICO CITY	ONNARE	5-8	7-8				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC RACHELE	NA130A	12-8	14-8				18	(via SP)	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni 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 CHARLOTTE	YY128R					20-7						
	MSC CHARLOTTE	YY129R					27-7						
	MSC CHARLOTTE	YY130R					3-8						
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni 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		
	OMIT				Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC NELA	FJ127E			Serv.	26-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC DIANA	FJ128E			16	8-8	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 CLAUDIA	YM128A	18-7	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC NIKOLETA	YM129A	25-7	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC CLAUDIA	YM130A	1-8	16		18	18	18	18	18	18		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	VEGA AZURIT	YA128A	15-7		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi				
	JSP BORA	YA129A	22-7		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.				
	VEGA AZURIT	YA130A	29-7		2		3		18				
MAROCCO - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	MSC CLAUDIA	YM128A	17-7		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi				
	MSC NIKOLETA	YM129A	24-7		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.				
	MSC CLAUDIA	YM130A	31-7		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	MW129A	25-7	23-7	27-7	Vedi							
	T.B.N.	MW129A	1-8	30-7	3-8	Serv.							
	T.B.N.	MW130A	8-8	6-8	10-8	3							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

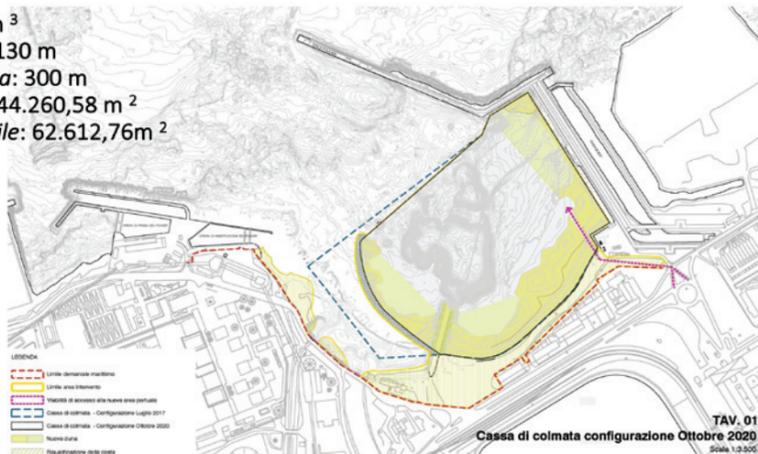
18	NAVE	VOY	DA								
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:		
MSC MIA SUMMER	AE127A	13-7	12-7			10-7			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MSC LEA	AE128A	20-7	19-7			17-7					
MSC MIA SUMMER	AE129A	27-7	26-7			24-7					
MSC SENA	AC127A					11-7			THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK		
MSC JEMIMA	AC128A	16-7				18-7			GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MSC NILGUN	AC129A	23-7				25-7					
MSC RHIANNON	AA127A	14-7	13-7			12-7			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MSC ALIX 3	AA128A	21-7	20-7			19-7					
MSC GIANNINA	AA129A	27-7	27-7			26-7					
SPIRIT OF TOKYO	AB127A	7-7	10-7			13-6			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MSC MALENA	AB128A	14-6	17-7	16-7		13-6	20-7				
AS PAMIRA	AB129A	21-7	24-7	23-7		20-7	27-7				
CONTSHIP TOP	AM128A					24-7			KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MAERSK HALIFAX	127E					19-7			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
MSC GENOVA	OX128E					25-7					
MAERSK HUACHO	129E					1-8					
CARLA-LIV	AH127A	14-7	13-7	12-7		14-7			GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
CARLA-LIV	AH128A	21-7	20-7	19-7		21-7	16-7				
CONTSHIP IVY	AY128A	15-7				19-7			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
CONTSHIP IVY	AY129A	22-7				26-7					
SPIRIT OF CHENNAI	AS128A	14-6	16-7			12-6			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MSC TIA	AS129A	21-7	23-7			19-7					
SPIRIT OF CHENNAI	AS130A	28-7	30-7			26-7					
MSC BELLE	AH128A					11-7			BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MSC BELLE	AH129A					18-7					

NULLA OSTA DA PARTE DEGLI ORGANI DI CONTROLLO PER GLI IMPORTANTI LAVORI

Brindisi decolla con banchine e colmate



Volume: 560.000 m³
Larghezza canale: 130 m
Lunghezza banchina: 300 m
Superficie totale: 144.260,58 m²
Superficie permeabile: 62.612,76 m²



BRINDISI—Nella sede di Brindisi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si è svolta una conferenza stampa nel corso della quale il presidente Ugo Patroni Griffi ha illustrato alla stampa il progetto "vasca di colmata", a seguito dell'esito positivo della procedura di V.I.A..

Dopo un'articolata istruttoria, durata oltre tre anni e mezzo, lo scorso 21 giugno, infatti, con Decreto di compatibilità ambientale n. 254, il Ministero della Transizione Ecologica (MTE), di concerto con il Ministero della Cultura (MIC), ha finalmente licenziato il progetto dei "lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est".

Si tratta di una svolta fondamentale per il porto di Brindisi che consentirà all'Ente di procedere speditamente con il dragaggio del porto. L'obiettivo è quello di avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative:

- da circa -8,0 mt (batimetria media attuale) a -12,0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare;
- da circa -11 mt (batimetria media attuale) fino a -14,0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno;
- da circa -11 mt (batimetria media attuale) fino a -14,0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena.

In un sito SIN (sito di interesse nazionale caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come "dannose" dallo Stato italiano, laddove sia confermata la presunta contaminazione), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, sia dal punto finanziario che ambientale, che la Legge indica per gestire i materiali rinvenuti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata.

Il procedimento, avviato nel novembre 2018, ha risentito di una sospensione, richiesta dall'AdSP MAM a luglio 2019 e concessa dall'ufficio competente del Ministero dell'Ambiente (oggi MTE) il successivo novembre per effettuare una attualizzazione della caratterizzazione dei fondali interessati dall'intervento infrastrutturale e richiesti per acquisire ulteriori elementi sulla loro qualità. La caratterizzazione, è bene evidenziarlo, è stata finalizzata in tempo utile - nonostante, peraltro, tutte le limitazioni imposte dal lockdown della prima fase dell'emergenza sanitaria da Covid-19. Il risultato della caratterizzazione, che ha comportato una serie di attività che permettono di ricostruire i fenomeni di contaminazione a carico delle matrici ambientali, ha confermato il dato qualitativo già assunto a base del progetto come composto anche dalle caratterizzazioni validate nel 2011 da ISPRA (ex ICRAM).

In linea con la propria vocazione al dialogo e alla condivisione, negli ultimi mesi dello scorso anno, seppure sulla scorta di parere favorevole già rilasciato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente, l'AdSP MAM ha rivisitato il layout di progetto, nei termini di una sua significativa riduzione d'impronta, anche in esito in risposta alle risultanze di un incontro tecnico tenuto con la Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del MiBACT (ora MIC).

Nel nuovo layout progettuale, oltre alla riduzione in pianta, è stato cercato un sostanziale incremento della superficie permeabile e una conseguente diminuzione del volume della cassa di circa 150.000 m³, la riduzione del fronte di accosto, l'aumento dell'ampiezza del nuovo canale (da 45 mt a 130 mt) e, infine, un diverso trattamento dei confini lato terra e della sponda occidentale del canale sui quali verranno messi a dimora impianti arborei e arbustivi sistemati a "dune", per proteggere l'area dal traffico veicolare (interventi, questi ultimi, di riqualificazione paesaggistica in coerenza con quanto previsto per l'area dal "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri", di cui al vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale).

Un parco verde sul mare, quindi, che coprirà un'area di circa 50.000m² e che, oltre a poter

ospitare flora e fauna selvatiche, potrà essere fruibile dal pubblico, con un impatto visivo e ambientale rilevante. L'area verde sarà, infatti, percorsa da una passeggiata pedonale (circa 670 m) di collegamento dell'ingresso carrabile alla nuova foce del Fiume Grande.

Nei prossimi mesi, l'Ente portuale avvierà una consultazione popolare per la scelta del nome con cui intitolare il nuovo parco e soprattutto la bellissima baia che verrà realizzata.

"Non abbiamo mai perso un minuto di tempo, non abbiamo mai lesinato energie e sforzi, abbiamo sempre lavorato a testa bassa per dare a Brindisi questa opportunità - commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi -, perché lo sviluppo del porto passa inevitabilmente dall'approfondimento dei fondali. Il mercato internazionale punta sempre più sul "gigantismo navale", in conseguenza delle sensibili economie di scala riguardanti sia il costo di costruzione che quello di gestione; per essere competitivi e appetibili, quindi, dobbiamo assolutamente adeguarci e non restare indietro, offrendo pescaggi e infrastrutturazione adeguati. Il prossimo obiettivo sarà la realizzazione degli accosti di

Sant'Apollinare. Vasca di colmata e dragaggi, cono di atterraggio, nuovi accosti: i tre pilastri su cui si fonda il porto del futuro. Ho seguito personalmente il progetto di ambientalizzazione di una infrastruttura strategica dimostrando che l'utile può essere anche bello, anzi come in questo caso, bellissimo".

Il nuovo layout, quindi, denominato "Progetto 2020", ha ottenuto il provvedimento di compatibilità ambientale che fa da volano per il futuro sviluppo del porto di Brindisi.

Il quadro economico prevede l'impiego di 60 milioni di euro rineriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Ottenuta, dunque, la compatibilità ambientale dell'opera, il prossimo passaggio procedurale la conferenza dei servizi per l'ottenimento dell'autorizzazione unica ZES.

Nel corso della conferenza stampa, il presidente ha, inoltre, parlato dello stato di avanzamento procedurale del progetto di "Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con Briccole".

Anche in questo caso, l'Ente portuale sta lavorando speditamente per avviare i lavori di un progetto

fondamentale, finalizzato a garantire la sicurezza nelle operazioni di ormeggio, specie in condizioni meteorologiche avverse.

Dopo un lungo ed elaborato decorso procedimentale, avviato nel 2019, infatti, si è conclusa positivamente nell'aprile scorso la conferenza di servizi asincrona, relativa all'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

Prodromico a tale risultato, il parere favorevole del Consiglio Superiore Lavori Pubblici sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore Portuale e, anche in adempimento ad alcune indicazioni contenute nel predetto parere, la conferma dei pareri favorevoli già avuti in precedenza dal Ministero dell'Ambiente, ottenuta a seguito di specifica "valutazione preliminare" condotta da tale Dicastero a termini dell'art.6, comma 9, del D.lgs. 152/2006.

A breve, scontate le procedure di verifiche di rito del progetto demandate ad ASSET - Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio, tuttora in corso, l'avvio della procedura di affidamento congiunto della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori.

CON UN IMPONENTE PIANO DI INVESTIMENTI SU BANCHINE E SERVIZI

Salerno Container Terminal cresce ad emissioni zero



SALERNO – Al sud si cresce e si pianifica. Salerno Container Terminal in particolare continua ad investire per porsi in linea con il livello qualitativo dei servizi offerti dai maggiori scali del mondo e per rispondere alle aspettative degli armatori che valutano le performances operative, a prescindere dalla dimensione dello scalo. E, ormai, imminente la prospettiva per il porto di Salerno di trarre pieno vantaggio dalla lunghezza delle banchine al servizio del traffico contenitori, con due accosti da 380 m di lunghezza ciascuno, oltre ad uno da 140 m.

Completato il dragaggio, che ha portato i fondali prossimi ai 15 metri di profondità, nei mesi dopo l'estate è prevista l'ultimazione dei lavori di allargamento della imboccatura, per consentire l'ingresso a nave di circa 350 m di lunghezza, in grado di trasportare 13/15.000 TEUs-containers.

Di fronte a questo nuovo e competitivo contesto, Salerno Container Terminal, dopo un primo round di nuovi investimenti - pari circa trenta milioni di euro - completati lo scorso anno, si è incamminata in una nuova fase di programmazione che prevede dieci milioni di fondi propri da impiegare in tempi brevissimi.

È stato nei giorni scorsi sottoscritto con la finlandese Konecranes il contratto per la fornitura, entro fine 2021, di sei nuovi semoventi di piazzale (reach stackers), capaci di sollevare

45 tonnellate ed accatastare contenitori fino alla sesta altezza. È in fase avanzata la trattativa con la società tedesca Liebherr, fornitrice di tutte le maxi gru di Sct, per l'acquisto di un nuovo carroponte di banchina, dedicato ai traffici import, capace di stoccare dieci file di contenitori in larghezza e sei in altezza.

Nel mese di gennaio 2021 saranno installati i gate automatici, che consentiranno di ottimizzare la gestione dei camion in ingresso al terminal, con una drastica riduzione dei tempi di attesa e la possibilità di tracciare il posizionamento del contenitore trasportato in tempo reale.

Entro fine anno sarà inaugurato il nuovo (PCF) Posto di Controllo Frontaliero, interamente realizzato da Sct in conformità alle prescrizioni della UE, in materia di controlli sanitari ufficiali sugli animali e sulle merci che entrano nell'Unione, con celle frigo, aree di ispezione, postazioni di controllo. Sarà il punto dedicato agli enti preposti (Uffici del Veterinario, dei servizi di fitopatologia, della Sanità Marittima a cura del Ministero della Salute e della Dogana di Salerno), al fine di rendere il porto ancora più efficace e tempestivo nell'attività di verifica della relativa e specifica merce.

Certamente però il progetto più ambizioso, pianificato già un anno fa, riguarda un percorso di vera transizione ecologica ed ambientale, che

vede Salerno Container Terminal impegnata a realizzare, entro cinque anni, il primo terminal ad emissioni zero. È stato, infatti, consegnato all'Autorità di Sistema Portuale il progetto esecutivo di completa elettrificazione di banchine e piazzali, da realizzare interamente con spese a carico di Salerno Container Terminal, per abbandonare l'impiego di gru, mezzi meccanici, di sollevamento, di movimentazione e di trasporto interno, mossi da motori a combustione interna, per passare integralmente a mezzi a motricità elettrica. L'impianto - 10.000 kilowatt - è composto da 1 grande cabina elettrica di trasformazione (6,6x2,5 mt); 11 sottocabine (4x2,5 mt); 10 trasformatori; circa otto chilometri di cavidotti ed oltre dieci chilometri di cavi elettrici, in grado di assicurare l'alimentazione elettrica lungo tutte le banchine ed i piazzali del terminal.

Sul fronte operativo, per decongestionare ulteriormente gli spazi e le attività portuali, si è deciso di ampliare a 50.000 metri quadrati le aree retroportuali di Salerno Container Terminal, attualmente collocate a Castel San Giorgio.

Ed infine, per promuovere i percorsi di crescita, entro il mese di luglio Salerno Container Terminal aprirà una propria sede di rappresentanza commerciale a Genova, così da essere direttamente presente nel centro della Shipping Community italiana e mediterranea.

"Questi sono gli obiettivi fondamentali che Salerno Container Terminal - sottolinea il presidente Agostino Gallozzi - ha avviato nel breve e medio periodo. Il percorso di transizione ecologica resta il riferimento centrale per continuare a rimanere competitivi nel circuito globale, coniugando la crescita delle attività economiche con la sostenibilità ambientale e la qualità della vita per le popolazioni che - non solo a Salerno, ma a livello mondiale - abitano in prossimità dei porti. Riteniamo che, assieme a quella della innovazione tecnologica, sia questa la sfida che determinerà la nostra presenza negli assetti più avanzati dello shipping mondiale".



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William
Shepherd
port agents since 1875

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

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



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



CONTRO LE COLLISIONI DA PARTE DELLE GRANDI NAVI VELOCI

Le proposte Friend of the Sea per salvaguardare le balene

LONDRA – Come abbiamo scritto in prima pagina, in occasione della Giornata del Mediterraneo, celebrata giovedì scorso, sono state presentate da Friend of the Sea alcune proposte per contribuire alla salute del mare e la classifica stilata sulle compagnie di navigazione e di crociera che si impegnano per ridurre il rischio di collisioni con le balene.

Oggi le collisioni con le navi sono considerate la principale minaccia per la sopravvivenza delle balene.

Gli esperti stimano che nel mondo almeno 20.000 balene all'anno vengano uccise, colpite da navi mercantili, da crociera e da pesca. È un massacro silenzioso che può portare rapidamente all'estinzione delle specie più a rischio.

Al fine di incentivare le compagnie di navigazione e di crociera a conformarsi alle normative esistenti sulla riduzione di velocità e ad introdurre rapidamente sistemi di bordo per diminuire ulteriormente il rischio di collisioni con le balene, Friend of the Sea, la certificazione internazionale di prodotti e servizi



che rispettano l'habitat marino, ha condotto uno studio per analizzare e classificare l'impegno delle compagnie di navigazione e di crociera per ridurre le collisioni. Nella valutazione sono stati inclusi i primi 20 operatori di compagnie di navigazione e crociera, tuttavia la classifica è aperta anche ad altre aziende più piccole, che potrebbero essere interessate a partecipare.

Le navi che decideranno di rallentare nelle aree ad alto rischio e che effettueranno osservazioni e

rapporti 24 ore su 24 potranno ricevere la certificazione "Whale-Safe" di Friend of the Sea. Questo permetterà al pubblico, ai turisti ed alle aziende che usufruiscono dei servizi di trasporto marittimo di identificare gli operatori maggiormente impegnati nella riduzione delle collisioni con le balene (informazioni sul sito <https://friendofthesea.org/marine-conservation-projects-and-awareness/save-the-whales-2/>).

Ognuno di noi può contribuire alla protezione del Mediterraneo acquistando prodotti ittici certificati, che implicano una verifica indipendente e un monitoraggio continuo, come quelli garantiti da Friend of the Sea, riconosciuto e supervisionato dagli enti di accreditamento nazionale. In Italia Friend of the Sea ha certificato un centinaio di fornitori, fra produttori e distributori: i prodotti certificati si trovano in negozi, farmacie, supermarket e ristoranti.

Trovate tutte le informazioni anche nei siti: www.wsogroup.org, www.friendofthesea.org, www.friendoftheearth.org.

ha completato il corso GoGreen Foundation, primo step del programma DPDHL GoGreen Zero Emissions, che richiede l'80% dei dipendenti DHL con il corso completato entro fine anno.

DHL si impegna per accrescere e diffondere la consapevolezza ambientale tra i dipendenti e la loro rete di familiari, colleghi e amici attraverso una serie di iniziative che

possano creare un circolo virtuoso per l'ambiente in cui viviamo. Il Gruppo promuove annualmente il GVD (Global Volunteer Day), che incoraggia, ad esempio, i dipendenti alla pulizia di spiagge o parchi educando i bambini sul tema del cambiamento climatico. Il Gemba walk che stimola a individuare e analizzare processi che potrebbero essere migliorati e portare dei van-

taggi "green". Making a Habit, per introdurre semplici abitudini che contribuiscano alla salvaguardia del nostro pianeta. Quest'anno ha inoltre promosso l'attività Tree planting, appunto, svolta con il sostegno di Treedom.

Ulteriori informazioni sul progetto DHL Global Forwarding e Treedom: <https://www.treedom.net/it/organization/dhl-global-forwarding>.

UN EMENDAMENTO PRESENTATO PER IL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

Pneumatici ricostruiti per salvare l'ambiente

ROMA – In sede di conversione in legge del Decreto Semplificazioni, l'onorevole Gianluca Benamati ha presentato un emendamento per vincolare le amministrazioni dello Stato, delle Regioni, degli Enti Locali e i gestori di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, a riservare ai pneumatici ricostruiti almeno il 50% degli acquisti di pneumatici di ricambio. L'emendamento prevede inoltre che le procedure di acquisto delle pubbliche amministrazioni di due o più pneumatici di ricambio siano nulle se non viene riservato ai ricostruiti almeno il 50% del numero complessivo di pneumatici da acquistare previsto dalla procedura.

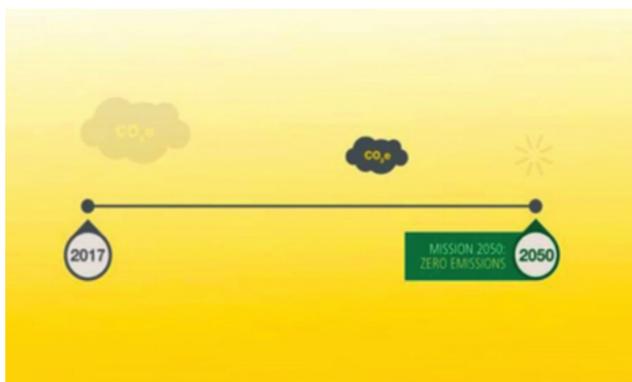
L'intervento dell'onorevole Be-

namati, che ha anche segnalato al Governo l'importanza dell'emendamento, si è reso assolutamente necessario in quanto la normativa ambientale vigente è ampiamente disattesa. Per contenere l'impatto sull'ambiente dello smaltimento dei pneumatici usati, l'art.14 della legge 28 dicembre 2001 n.448 prevede già oggi che le pubbliche amministrazioni e i gestori di servizi pubblici e di pubblica utilità nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autoveicoli riservino almeno il 20% del totale degli acquisti ai pneumatici ricostruiti. L'AIRP (associazione italiana ricostruttori di pneumatici) con atto di interpello ha chiesto ad un campione di

amministrazioni pubbliche tenute al vincolo se lo rispettino o meno. Alcune delle amministrazioni che hanno risposto dimostrano di usare oltre il 70% di pneumatici ricostruiti, con grande risparmio per la collettività e importanti benefici per l'ambiente. Soltanto il 35% delle amministrazioni interpellate ed obbligate per legge a rispondere all'atto di interpello ha documentato, però, il rispetto della normativa. Ne consegue che, come peraltro risulta dai dati già in possesso dell'AIRP, ben il 65% delle amministrazioni pubbliche tenute a riservare il 20% dei loro acquisti di pneumatici di ricambio ai ricostruiti non lo fa, o quanto meno non ne ha dato evidenza.

DHL Global Forwarding insieme a Treedom

Per la riforestazione, DHL ha già piantato 200 alberi in quattro paesi assorbendo 50,800 kg di CO₂



MILANO – DHL Global Forwarding, tra le più importanti realtà nel settore della logistica internazionale, si impegna ogni giorno di più per la salvaguardia dell'ambiente e nel raggiungimento degli obiettivi posti dal programma GoGreen – Zero Emissions entro il 2050: in primis, guidare la supply chain verso un futuro sostenibile e ridurre al minimo l'impatto delle emissioni nocive.

Con il supporto di Treedom, piattaforma che permette di piantare alberi a distanza e seguire online la storia del progetto, DHL Global Forwarding Italy ha deciso di far crescere 200 alberi in diversi Paesi nel mondo assorbendo circa 50,800 kg di CO₂.

Grazie al sostegno di Treedom, infatti, DHL Global Forwarding Italy ha piantato un albero per ogni dipendente del reparto Airfreight che ha completato il training della

nuova piattaforma gestionale TMS - Transportation Management System - sistema operativo che mira alla sostenibilità e consentirà, tra le altre cose, un'operatività sempre più paperless. Inoltre, è stato fornito un "diario dell'albero" per conoscere la storia dell'albero e seguire la storia del progetto di cui fa parte. L'assegnatario dell'albero può seguirne la crescita sull'apposita pagina web.

"Il programma Go Green – Zero Emissions di Deutsche Post DHL ha preso vita ormai quattro anni fa e nasce dalla consapevolezza del gruppo di avere delle responsabilità verso il nostro pianeta in qualità di protagonista dell'industria logistica. Vogliamo guidare il mercato verso un futuro sostenibile e per farlo realizziamo soluzioni innovative per ridurre l'impatto delle emissioni nocive", commenta

Cinzia Bagnardi, Process & Quality Compliance – Certified GoGreen Specialist di DHL Global Forwarding Italy.

Dalla sua fondazione nel 2010 a Firenze, Treedom ha contribuito a piantare più di 2.000.000 alberi in Africa, America Latina, Asia e Italia. La collaborazione tra DHL Global Forwarding e Treedom permetterà di assorbire circa 50 mila kg di CO₂ e portare benefici in termini sociali ed economici alle comunità locali coinvolte nel progetto. Sono stati piantati 200 alberi, di cui 40 ad Haiti e in Guatemala e 60 in Kenya e Tanzania, come parte del progetto ambizioso che prevede il coinvolgimento delle popolazioni locali per incrementare benefici ambientali, sociali ed economici.

"Il progetto realizzato grazie a Treedom rappresenta l'impegno di DHL Global Forwarding Italy per contribuire a ridurre le cause del cambiamento climatico. Gli alberi che abbiamo scelto di piantare assorbiranno dall'atmosfera una quantità di CO₂ che basterebbe a riempire ben 265 tir; ma è solo una tappa lungo il cammino per salvaguardare l'ambiente e raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni a zero entro il 2050", conclude Cinzia Bagnardi.

Inoltre, in occasione della Giornata Mondiale dell'Ambiente, tenutasi il 5 giugno scorso, DHL Global Forwarding ha voluto festeggiare promuovendo una serie di iniziative volte a diffondere e aumentare tra i dipendenti la consapevolezza di dover preservare il nostro pianeta.

Il progetto parte della Mission 2050: Zero Emissions, è legato ad una iniziativa green che sottolinea l'impegno costante di DHL Global Forwarding Italy per la salvaguardia dell'ambiente. L'azienda ha organizzato per i propri dipendenti alcune GoGreen Master Class, sessioni formative che hanno l'obiettivo di fornire conoscenze relative a soluzioni e prodotti green, che contribuiranno, unitamente alle iniziative green promosse dal singolo, all'ottenimento della certificazione di GoGreen Specialist. Ad oggi oltre il 70% dei dipendenti DHL Global Forwarding Italy

Obiettivo mobilità sostenibile: il fornitore di servizi per la mobilità leader in Europa collega oltre 230 stazioni di GNL in nove paesi



MILANO – Mentre il futuro della mobilità sta progredendo verso una maggiore sostenibilità, il carburante GNL sta evidentemente diventando la più apprezzata alternativa ai carburanti convenzionali. Infatti, rispetto al diesel, consente agli autotrasportatori e alle aziende di logistica di ridurre le emissioni di CO₂ fino al 20%. Questo è uno dei motivi per cui DKV, fornitore di servizi di mobilità leader in Europa, sta lavorando all'espansione della sua rete di rifornimento di GNL che oggi conta 230 stazioni in nove paesi. DKV ora offre la più grande rete di stazioni di rifornimento di GNL indipendente dal marchio, coprendo ad oggi più del 50% di tutte le stazioni di GNL in Europa. I Paesi collegati più recentemente sono Austria, Svezia e Finlandia.

"Il carburante GNL sta guadagnando sempre più consenso sul mercato e, in tempi di transizione energetica, il nostro obiettivo è appunto quello di guidare questa rivoluzione verde ('Lead in Green') - ed essere quindi il fornitore leader di soluzioni di rifornimento sostenibili per il settore dei trasporti", dice Sven Mehringer, managing director

Energy & Vehicle Services di DKV Mobility. Per soddisfare la crescente domanda di carburanti alternativi, DKV collega 5.000 stazioni di rifornimento all'anno concentrandosi su stazioni di rifornimento multi-energia che offrono anche carburanti alternativi come GNL, CNG, GPL o idrogeno. Nel febbraio 2021, DKV ha iniziato la sua Green Mission, annunciando l'obiettivo di diventare una realtà 'climate-positive' entro il 2023 e di ridurre l'intensità di carbonio delle flotte dei suoi clienti del 30 per cento entro il 2030.

"In quanto azienda leader nella fornitura di servizi per la mobilità, siamo orgogliosi di poter dare il nostro contributo al cammino verso il raggiungimento degli obiettivi climatici del futuro. Mettendo a disposizione la propria strategia per risolvere le sfide della mobilità sostenibile, DKV si pone infatti l'obiettivo di diventare realtà 'Lead in Green', attraverso un piano programmatico che la vede oggi come il più grande network europeo per il rifornimento GNL, collegando oltre 230 stazioni in 9 Paesi." conclude Marco Berardelli, managing director di DKV Italia.

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



DAL SEMINARIO SUGLI ECOSISTEMI TRA CITTÀ E PORTI

Su "Portus" gli interventi di Dario, Bonciani e Spadoni



Barbara Bonciani

LIVORNO - Sul numero 41 della rivista internazionale "Portus", edita dall'associazione internazionale di città portuali "RETE", sono stati pubblicati gli atti del seminario internazionale tenutosi a Livorno il 16 ottobre scorso dal titolo "The Port-City ecosystem. Visions and Tools for Sustainable Development", in cui si è parlato dell'ambiente come tema sensibile nelle sue varie declinazioni (dai

carburanti green ai cambiamenti climatici) e dell'approccio ecosistemico che vede il porto e la città come componenti di un ampio sistema naturale e antropizzato.

L'assessore Barbara Bonciani ha così introdotto i testi.

"La collaborazione fra città e porti nella fase di transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio è tema centrale del seminario internazionale RETE tenutosi a Livorno il 16 ottobre 2020 dal titolo "The Port-City ecosystem. Visions and Tools for Sustainable Development".

La transizione green dei porti costituisce una delle tematiche più importanti nell'ambito del dibattito europeo e internazionale sulla portualità. In Europa, tale tematica ha assunto grande rilevanza, anche in relazione al Programma "Next Generation EU", strumento strategico con cui l'Unione Europea ha inteso stimolare la ripresa dei Paesi membri mediante un pacchetto di misure volte a ricostruire l'Europa dopo la pandemia da Covid-19,

riconoscendo nella digitalizzazione e nel green gli assi principali di riferimento.

Come noto, nei porti di quarta generazione gli elementi di competitività e sostenibilità non dipendono soltanto da caratteristiche di tipo operativo, ma anche da fattori di tipo sociale, ritenuti capaci di influire sull'immagine dei porti e sulla loro "licenza ad operare", in un contesto caratterizzato da maggiori livelli di complessità, in cui i diversi interessi in gioco richiedono per essere affrontati adeguate strategie di tipo problem solving. In questo quadro, le esternalità ambientali prodotte dal traffico marittimo e dall'attività portuale sulle città alimentano sempre più richieste da parte delle comunità, interessate ad uno sviluppo economico che sappia guardare anche al miglioramento della qualità della vita dei cittadini. La tutela dell'ambiente marino e atmosferico nelle città portuali assume, in particolare, un'importanza centrale nelle dinamiche di relazione fra città e porto."

DEFINITO IL REGOLAMENTO PER GIOIA TAURO

Comprensorio ferroviario sarà gestito da RFI

ROMA - L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato il regolamento del comprensorio ferroviario del porto di Gioia Tauro, adottato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, autorizzando altresì la gestione unica del raccordo ferroviario ad opera di RFI.

Si pone, così, l'ultimo tassello amministrativo finalizzato a dare piena operatività all'attività ferroviaria ed intermodale del porto di Gioia Tauro.

Per il garante nazionale dei Trasporti, nulla osta all'istituzione del Gestore Unico nel nuovo comprensorio ferroviario interno allo scalo di Gioia Tauro, organizzato in base al "Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria nel porto di Gioia Tauro" (ReCoMaF).

In base a quanto disposto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il ReCoMaF deve essere adottato laddove vengano istituite nuove realtà ferroviarie come, in questo caso, all'interno dell'area

portuale di Gioia Tauro con l'avvio dell'operatività del "Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro", gestito da MedCenter Terminal Container.

Nello specifico, il comprensorio ferroviario portuale di Gioia Tauro si rende necessario in quanto vi è la interconnessione tra impianti ferroviari e portuali, interessati al traffico merce che dal mare raggiunge il mercato terrestre.

Attraverso l'adozione del ReCoMaF, che deve essere ispirato a misure eque e non discriminatorie, l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, disciplina l'accesso alle infrastrutture ferroviarie dell'istituendo comprensorio, definendone i suoi limiti territoriali, le direttive per individuare il gestore unico, nonché le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria. Nel contempo vengono definiti i

diritti e gli obblighi che gravano in capo al gestore unico, agli operatori comprensoriali e agli eventuali operatori di manovra.

Si definiscono, altresì, i limiti fisici del comprensorio ferroviario del porto di Gioia Tauro che dalla stazione di San Ferdinando, ora rientrante nel perimetro dell'infrastruttura ferroviaria nazionale dopo il passaggio dal Corap a RFI, si collega alla linea Battipaglia - Reggio Calabria ed è composta da 7 binari centralizzati con funzioni di arrivo/partenza e lunghezze comprese fra 500 e 550 metri. Parallelamente ai binari di arrivo/partenza si sviluppa un binario non centralizzato denominato "dorsale est" al quale è allacciato l'interporto (ex Grandi Unità di Carico). Mentre dal versante nord si ha il collegamento tra la stazione e i raccordi Automar e Mct e, infine, dal versante sud si sviluppa, in ambito portuale, l'accesso al Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro.

Sulla base della nuova disciplina regolamentare gli operatori portuali, divenuti ora comprensoriali perché interconnessi con impianti ferroviari, dovranno stipulare un contratto di raccordo, in linea con gli indirizzi tracciati dall'Ente e autorizzati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. In particolare, saranno interessati alla relativa stipula contrattuale, collegata al ReCoMaF dell'Ente, i terminalisti MedCenter Container Terminal, sia per la gestione del terminal container che per la gestione del gateway ferroviario, e AutomarLogistics per il terminal autovetture.



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 LA NUOVA DIRETTRICE FERROVIARIA TORINO-LIONE

Tre miliardi di lavori per il tunnel Francia e Italia

Gli appalti affidati ai raggruppamenti guidati da EIFFAGE Génie Civil, VINCI Construction Grands Projets, IMPLÉNIA Suisse

ROMA/PARIGI - Il CdA di TELT, che si è riunito tra Roma e Parigi, ha dato il via libera alla firma dei contratti per la realizzazione del tunnel di base in Franca. Questi cantieri, che riguardano lo scavo dell'80% del tunnel di base della linea Torino-Lione e al picco dei lavori vedranno impegnate 5 frese, rappresentano un investimento di oltre 3 miliardi di euro, cofinanziati da Europa, Italia e Francia.

Nei prossimi mesi sarà la volta del lotto italiano, che vale circa un miliardo di euro, per i lavori di scavo del tunnel che sbucherà a Susa (Torino).

Il tunnel ferroviario sotto le Alpi tra Francia e Italia è uno dei più lunghi al mondo: 57,5 km per due canne, in modo da tenere separati i flussi dei convogli nelle due direzioni e garantire la sicurezza, per un totale di 115 km di gallerie.

La Torino-Lione è un nodo fondamentale del Corridoio Mediterraneo, l'asse della rete ferroviaria TEN-T che unisce la penisola iberica all'Est europeo, che consente di bypassare le Alpi facendo viaggiare i treni alla quota di pianura (220 km/h per i passeggeri e 120 km/h per le merci), e togliere 1 milione di camion dalle autostrade alpine, con importanti risparmi ambientali ed economici. L'infrastruttura si inserisce nel sistema di corridoi ferroviari voluti dalla UE per far viaggiare le persone e le merci in modo più efficiente e pulito, nell'ottica della riduzione delle emissioni fissata nel programma del Green Deal.

Ad oggi, in totale sono stati scavati 30 km di gallerie. Si tratta di oltre il 18% dei 162 km di gallerie previste per l'opera, una macchina complessa composta da

due tunnel paralleli, 4 discenderie e 204 by-pass di sicurezza, oltre ai 113 km di sondaggi geognostici e carotaggi in Italia e in Francia. I controlli ambientali nelle aree dei cantieri sono costanti con rilevazioni quotidiane di 135 parametri (dalle acque alla qualità dell'aria fino alla tutela della flora e della fauna, ecc.). Al picco dei lavori saranno impiegati nell'opera circa 8.000 lavoratori diretti e indiretti.

I lotti e i raggruppamenti vincitori:

Lotto 1 - 22 km di tunnel tra Villardod-Bourget/Modane e l'Italia - Raggruppamento EIF-FAGE Génie Civil (mandataria) / SPIE BATIGNOLLES / GHELLA / COGEIS.

Le imprese realizzeranno il tratto di tunnel di 22 km tra la discenderia esistente a Villardod-Bourget/Modane e l'Italia. Lo scavo delle gallerie avverrà in circa 72 mesi: verso Torino con l'utilizzo di due frese e verso Lione con metodo tradizionale (martellone demolitore e/o esplosivo). Il valore di questo lotto è di 1,47 miliardi di euro.

Saranno realizzati anche il sito di sicurezza di Modane, i rami di comunicazione posizionati ogni 333 metri tra le due gallerie, necessari per la manutenzione e la sicurezza, e tutte le nicchie e le gallerie trasversali per l'esercizio e la sicurezza. Interessati i territori dei Comuni di Villardod-Bourget, Modane, Avrieux e Aussois.

Lotto 2 - 23 km di tunnel tra Saint-Martin-la-Porte/La Praz e Modane - Raggruppamento VINCI Construction Grands Projets (mandataria) / DODIN CAMPENON BERNARD / VINCI Construction France TP Lyon / WeBuild.

Si prosegue lo scavo a partire

dagli oltre 10 km di tunnel direzione Italia già realizzati a Saint-Martin-la-Porte. Vengono scavati tutti i 23 km del bitubo tra Saint-Martin-la-Porte, La Praz e Modane. Per i lavori è previsto l'utilizzo di 3 frese mentre, nei tratti geologicamente più complessi, si scaverà con metodo tradizionale (martellone demolitore e/o esplosivo). Sono previsti circa 65 mesi di lavori per un importo di 1,43 miliardi di euro.

Sono interessati i territori dei Comuni di Saint-Martin-la-Porte, Saint-Michel-de-Maurienne, Orelle, Saint André, Villargondran e Saint-Julien-Mont-Denis.

Vengono realizzati anche il sito di sicurezza di La Praz, i rami di comunicazione ogni 333 metri tra le gallerie, i locali tecnici, le nicchie e le gallerie per l'esercizio e la sicurezza.

Lotto 3 - 3 km di tunnel tra Saint-Julien-Montdenis e Saint-Martin-la-Porte - Raggruppamento IMPLÉNIA Suisse (mandataria) / IMPLÉNIA France / NGE / ITINERA / RIZZANI de ECCHER.

Si tratta della sezione di tunnel compresa tra il portale di ingresso francese a Saint-Julien-Montdenis e Saint-Martin-la-Porte. Lo scavo in questo tratto avviene con il metodo tradizionale, cioè con il martellone demolitore e/o l'esplosivo.

Sono previste anche le opere sulla piattaforma di Villard-Clément comprese tra la galleria artificiale a Ovest (la tranchée couverte, già realizzata) e l'imbocco naturale del tunnel nella montagna verso Est. Si aggiungono i rami di comunicazione ogni 333 metri tra le due gallerie, i locali tecnici e le nicchie per l'esercizio e la sicurezza. Questo lotto vale 228 milioni di euro e prevede circa 70 mesi di lavori.

PS & SHIPPING TECH
PORT & SHIPPING TECH
XIII edizione

main conference
genoa shipping week

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

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickUtilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

fuels MOBILITY
La stazione di servizio del futuro

Hydrogen Energy
Summit & Expo

Dronitaly
Working with Drones

ConferenzaGNL

Bologna Fiere 6/8 ottobre 2021

www.mirumir.it

NEL PRIMO SEMESTRE SUL PORTO DI LIVORNO

Più traghetti e car/carry



LIVORNO – Si chiude il secondo trimestre 2021 e dalle registrazioni del traffico navale nel porto effettuate dall'Avvisatore Marittimo si rileva che è in netta ripresa il traffico dei traghetti: sono 633 le unità arrivate pari +37% rispetto al secondo trimestre 2020.

In variazione positiva anche gli arrivi di Ro-Ro per il trasporto di autovetture nuove pari a +70%: in termini assoluti sono novanta i "macchinisti" arrivati.

Stabili le motonavi contenitori, se ne contano 175 con aumento del 6% della somma dei tonnellaggi lordi. Prosegue il trend positivo della cellulosa che segna +15% rispetto agli arrivi nave dello stesso periodo 2020; ne sono state sbarcate 344544 tonnellate metriche.

Calo del 28% del numero di navi adibite a traffico Ro-Rorotabile ma aumentata la capacità di carico con le navi Classe GG5G. Sono state tredici le petroliere arrivate che

hanno sbarcato 883707,07 tonnellate di crude oil.

Stabile il totale di motocisterne per trasporto rinfuse liquide, in calo del 20% le motonavi in arrivo con rinfuse solide.

Sono state 1533 le navi arrivate nel secondo trimestre 2021, +10% sullo stesso periodo 2020.

Nel primo semestre 2021 le navi arrivate sono state 2893; rispetto al 2019 si contano 956 navi in meno.

ALLARME CONGIUNTO CONFITARMA ASSARMATORI

Mancano medici di bordo a rischio navi passeggeri

ROMA – Con la stagione estiva già avviata si corre il rischio che molte navi non possano raggiungere le località di destinazione, perché costrette a rimanere in porto per carenza di medici di bordo. A lanciare l'allarme sono le Associazioni armatoriali (Confitarma e Assarmatori) unitamente all'Associazione nazionale dei medici di bordo (Medibordo).

La figura professionale del medico di bordo è, infatti, ricompresa nella "tabella minima di armamento" delle navi passeggeri, cioè nel numero minimo di qualifiche professionali obbligatorie a bordo per poter navigare, ed è quindi necessaria e imprescindibile per svolgere i servizi di collegamento marittimo.

Da anni le Associazioni armatoriali lamentano la strutturale insufficienza numerica di tali figure professionali causata da incom-

prendibili barriere di ingresso alla professione imposte da un sistema di regole che, per come congegnato, non può più garantire l'effettiva organizzazione del servizio sanitario di bordo e di conseguenza assolvere alle finalità per le quali lo stesso fu istituito alla fine dell'800.

Oggi le compagnie di navigazione incontrano difficoltà insormontabili a reperire medici disponibili all'imbarco e, in molti casi, come già detto, non saranno in grado di assicurare la partenza delle navi.

L'armamento e l'associazione nazionale dei medici di bordo hanno rappresentato la grave situazione a tutte le Istituzioni competenti, segnalando le straordinarie difficoltà che si sarebbero incontrate nella stagione estiva e richiedendo l'attivazione di misure eccezionali di reclutamento, in analogia a quanto già attuato dal Governo per far fronte alla necessità di personale medico

per la campagna vaccinale in atto.

Le Associazioni sono consapevoli dell'importante e impegnativo lavoro che le Istituzioni stanno svolgendo per assicurare il primario interesse della salute pubblica e plaudono agli sforzi fatti in tal senso. Tuttavia, le stesse Associazioni chiedono con la massima urgenza l'adozione di mirati provvedimenti per far fronte a questa situazione di inefficienza che comporta il rischio concreto di far deflagrare "un'emergenza nell'emergenza" così da assicurare a tutti - cittadini e turisti - i servizi di trasporto marittimo.

Le Associazioni auspicano pertanto l'urgente adozione delle necessarie deroghe a questo sistema inefficiente e la contestuale convocazione del tavolo in materia di sanità marittima già istituito presso il Ministero della Salute per superare questa normativa antistorica che dev'essere necessariamente modificata.

DALLO STUDIO REALIZZATO PER CONTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Le previsioni economiche per l'estate 2021

Crescita superiore alle prime indicazioni, aumento leggero dell'inflazione e prezzi in rialzo con alcuni margini di rischio

BRUXELLES – Si prevede una ripresa dell'economia europea leggermente più rapida di quanto atteso in precedenza - afferma uno studio della Commissione Europea sull'economia - poiché l'attività nel primo trimestre dell'anno ha superato le aspettative e il miglioramento della situazione sanitaria ha determinato un allentamento più rapido delle restrizioni per il controllo della pandemia nel secondo trimestre.

Si prevede una ripresa dell'economia europea più rapida di quanto atteso in precedenza, poiché l'attività nel primo trimestre dell'anno ha superato le aspettative e il miglioramento della situazione sanitaria ha determinato un allentamento più rapido delle restrizioni per il controllo della pandemia nel secondo trimestre.

Secondo le previsioni economiche intermedie di estate 2021, l'economia dell'UE e della zona euro dovrebbe crescere del 4,8% quest'anno e del 4,5% nel 2022. Rispetto alle previsioni di primavera precedenti, il tasso di crescita per il 2021 è significativamente più elevato nell'UE (+0,6 punti percentuali) e nella zona euro (+0,5 punti percentuali), mentre per il 2022 è leggermente più elevato in entrambe le aree (+0,1 punti percentuali). Si prevede che il PIL reale tornerà al livello precedente alla crisi nell'ultimo trimestre del



2021 sia nell'UE che nella zona euro. Per la zona euro, si tratta di un trimestre prima di quanto indicato nelle previsioni di primavera.

La crescita dovrebbe rafforzarsi a causa di diversi fattori. In primo luogo, l'attività nel primo trimestre dell'anno ha superato le aspettative. In secondo luogo, un'efficace strategia di contenimento del virus e il progresso delle vaccinazioni hanno portato a un calo del numero di nuove infezioni e ricoveri ospedalieri, che a sua volta ha consentito agli Stati membri dell'UE di riaprire le loro economie nel trimestre successivo. Questa riapertura ha avvantaggiato in particolare le imprese del settore dei servizi. I risultati dell'indagine Upbeat presso i consumatori e le imprese, nonché la mobilità in base al tracciamento dei dati, suggeriscono che è già in atto una forte ripresa dei consumi privati. Inoltre vi sono prove di un rilancio dell'attività turistica all'interno dell'UE, che dovrebbe beneficiare ulteriormente dell'entrata in vigore del nuovo certificato Covid digitale dell'UE a partire dal 1° luglio. Nel loro insieme, questi fattori dovrebbero superare l'impatto negativo della carenza temporanea di fattori di produzione e dell'aumento dei costi che colpiscono alcune parti del settore manifatturiero.

I consumi e gli investimenti privati dovrebbero essere i principali motori della crescita supportati dall'occupazione, il cui andamento dovrebbe essere parallelo a quello dell'attività economica. La robusta crescita dei principali partner commerciali dell'UE dovrebbe giovare alle esportazioni di beni dell'UE, mentre le esportazioni di servizi dovrebbero risentire dei vincoli che ancora gravano sul turismo internazionale.

Si prevede che il dispositivo per

la ripresa e la resilienza (RRF) apporterà un contributo significativo alla crescita. La ricchezza totale generata dall'RRF nel periodo oggetto delle previsioni dovrebbe ammontare a circa l'1,2% del PIL reale dell'UE nel 2019. L'entità attesa del suo impulso alla crescita rimane sostanzialmente invariata rispetto alle previsioni precedenti, in quanto le informazioni contenute nei piani per la ripresa e la resilienza presentati ufficialmente negli ultimi mesi confermano ampiamente la valutazione effettuata in primavera.

Anche le previsioni per l'inflazione di quest'anno e del prossimo sono state riviste al rialzo. L'aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime, le strozzature della produzione dovute a limiti di capacità e alla carenza di alcune componenti di input e materie prime, nonché la forte domanda sia all'interno che all'esterno, dovrebbero esercitare pressioni al rialzo sui prezzi al consumo quest'anno. Nel 2022 tali pressioni dovrebbero gradualmente attenuarsi man mano che verranno superati i limiti di produzione e vi sarà convergenza tra offerta e domanda.

Ne consegue che l'inflazione nell'UE viene ora data in media al 2,2% per quest'anno (+0,3 punti percentuali rispetto alle previsioni di primavera) e all'1,6% per il 2022 (+0,1 punti percentuali). Per la zona euro i valori corrispondenti sono dell'1,9% nel 2021 (+0,2 punti percentuali) e dell'1,4% nel 2022 (+0,1 punti percentuali).

L'incertezza e i rischi che circondano le prospettive di crescita sono elevati, ma rimangono nel complesso equilibrati.

I rischi posti dall'emergenza e dalla diffusione di varianti del virus Covid-19 sottolineano l'importanza di accelerare ulteriormente le campagne di vaccinazione. I rischi economici sono connessi in particolare alla reazione delle famiglie e delle imprese ai cambiamenti delle restrizioni.

L'inflazione potrebbe risultare più elevata del previsto, se i limiti nell'offerta sono più persistenti e le pressioni sui prezzi si ripercuotono maggiormente sui prezzi al consumo.

CON LA PIENA RICONFERMA DEL PRESIDENTE CONTI

Yacht Club Livorno: il nuovo vertice

LIVORNO – Si sono tenute sabato scorso le elezioni per il rinnovo delle cariche sociali dello Yacht Club Livorno.

I votanti hanno confermato la loro fiducia al presidente, Gian Luca Conti (49 preferenze su cinquanta schede).

Sono stati eletti consiglieri i signori: Andrea Aielli (36 preferenze) – Roberto Bimbi (34 preferenze) – Nanni Lombardi (31 preferenze) – Alessandro Baldi (29 preferenze) – Andrea Cardone (24 preferenze) – Ubaldo Sgheri (23 preferenze) – Flavio Pistocchi (18 preferenze).

Le elezioni per il Collegio dei Revisori hanno visto prevalere: Alessio Bernabò (11 preferenze) – Marco Tarlini (9 preferenze) – Maurizio Carlesi (8 preferenze).

Infine, sono stati proclamati probiviri: Giordano Cardini (10 preferenze) – Carlo Ceccarelli (7 preferenze) – Fabrizio Vitale (7 preferenze).

"Sono molto felice di poterVi comunicare questi risultati - ha scritto



Gian Luca Conti

il riconfermato presidente Conti - mentre ho chiesto a molti di Voi la disponibilità a candidarsi perché volevo che questo consiglio fosse il più possibile rappresentativo di tutte le anime del Club, mi sono astenuto dal consigliare e dal proporre liste di nominativi che mi fossero vicini perché non volevo e non voglio che nessuno mi sia lontano.

"Il prossimo Consiglio ha davanti

a sé un mandato assai complesso e difficile. Lo affronta con l'entusiasmo di una elezione che non ha evidenziato alcuna frattura nel corpo dei votanti: è significativo che la media delle preferenze conseguite dai singoli candidati sia stata di 20 preferenze e che tutti coloro che hanno superato questa media siano stati eletti.

"Dispiace osservare però - ha sottolineato Conti - che non ci sono stati molti votanti. La colpa può essere del sabato di luglio: un giorno molto più adatto a partire per le vacanze o per una regata che non per delle votazioni. Si può anche pensare che molti non abbiano votato affidandosi a un consenso che avvertivano come condiviso. Ma si deve anche pensare che taluno non abbia votato pensando di non poter cambiare una gestione che non divide e questo dispiace molto".

In segreteria è disponibile il verbale delle operazioni di scrutinio e la tabella in cui sono esposti in maniera analitica i risultati.

BILANCIO IN CHIAROSCURO PER LA SICILIA OCCIDENTALE

Passeggeri giù, calo merci e ro-ro stabile

Mercoledì scorso alla Camera di Commercio di Palermo un convegno per il punto sul ruolo dei trasporti marittimi nell'economia siciliana

PALERMO – Nell'anno nero della pandemia il numero di container sbarcati nei porti della Sicilia occidentale è calato del 10 per cento (23.874 del 2020 contro i 26.769 del 2019) e quello dei passeggeri del 41 per cento (erano stati 3.148.944 nel 2019 e sono scesi a 1.856.456 l'anno successivo). L'unico indicatore che ha mantenuto il segno più è quello relativo al traffico ro-ro, vale a dire ai mezzi su gomma che viaggiano a bordo delle navi, passati da 267.397 a 286.451, con un incremento del 7,13 per cento.

In questo scenario drammatico le aziende hanno cercato in tutti i modi di affrontare la burrasca: OSP (Operazioni e Servizi Portuali), che si occupa dei servizi di terra a Palermo, Trapani e Termini Imerese, ha sfruttato uno dei suoi cavalli di battaglia e ha "esportato" le sanificazioni anche fuori dalle aree portuali, mantenendo in questo modo inalterati i livelli

occupazionali; Portitalia ha invece avviato un percorso virtuoso che nei mesi scorsi è culminato con un centinaio di stabilizzazioni e altre 95 assunzioni in CLP, la Compagnia Lavoratori Portuali che fornisce lavoro in somministrazione.

Sono solo alcuni dei dati che saranno diffusi durante il convegno sul "Ruolo dei trasporti marittimi nell'economia siciliana", in programma oggi mercoledì 7, a partire dalle 14.30, nei locali della Camera di Commercio di Palermo ed Enna, in via Emerico Amari 11. L'appuntamento è inserito in un evento nazionale dell'Acmi, l'associazione dei credit manager italiani, in programma in contemporanea in tutta Italia e con una appendice nazionale a partire dalle 8.45 in cui esperti del settore del credito si confronteranno sul tema del "green pass per affrontare con successo le varianti del mercato". Nel pomeriggio le delegazioni regionali

dell'Acmi analizzeranno temi più locali e quella siciliana farà il punto sullo stato di salute dell'economia legata ai porti e sulle conseguenze della pandemia, che ha rallentato ma non bloccato i trasporti.

Dopo il saluto del presidente dei lavoratori portuali Giuseppe Todaro e del leader nazionale di Acmi Alberto Cotti, si passerà ai temi della giornata: aprirà la sessione William Munzone, amministratore delegato MSC Sicilia, che si soffermerà sul mercato crecieristico in Sicilia. Todaro, in qualità di amministratore unico di Portitalia e presidente di OSP, parlerà invece delle attività portuali facendo un confronto tra passato, presente e futuro. Durante l'appuntamento, moderato da Erminia Sparacio (senior sales consultant Cribis gruppo Crif), sono previsti pure gli interventi di Federico Lo Presti (consultant Cribis gruppo Crif) che analizzerà gli impatti economici

della pandemia in Sicilia e del direttore generale di Portitalia, Michele D'Amico, che elencherà numeri e strategie dell'economia marittima. Un dato interessante riguarda sicuramente le differenze emerse tra i porti della Sicilia Occidentale (Palermo, Termini, Trapani e Porto Empedocle) con quelli di Catania e Augusta, dove è più forte la vocazione per le merci e dove il calo è stato significativo per i passeggeri (-80,34%, dai 313.138 del 2019 ai 61.574 del 2020) ma quasi insignificante per i container (-1,59%), passati da 63.179 a 62.177, mentre il traffico ro-ro è rimasto pressoché invariato (+0,09%), passando dai 305.811 nel 2019 ai 306.077 del 2020.

La partecipazione all'evento è riservata ai soci Acmi ed è gratuita in streaming per tutti gli altri partecipanti. Per informazioni è possibile contattare il seguente indirizzo email. segreteria@acmi.it.

www.marinacalademedici.it 43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

RENT & BUY YOUR FRONT ROW SEAT MCDM MARINA CALA DE' MEDICI CASTIGLIONCELLO - ITALY

WE CARE FOR EXCELLENCE IN NAUTICAL TOURING

+39 0586 795211 omeggi@marinacalademedici.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

SOS balene

Mentre una parte dell'industria marittima sta rafforzando il proprio impegno per la salvaguardia delle balene, una nave su due risulterebbe però disinteressata al problema.

Friend of the Sea, la certificazione internazionale di prodotti e servizi che rispettano l'habitat marino, ha appena pubblicato i risultati di uno studio per analizzare e classificare l'impegno delle compagnie di navigazione e di crociera per ridurre le collisioni delle navi con le balene. I risultati della classifica finale, che verranno aggiornati man mano che le aziende forniranno nuovi dati, sono disponibili su <https://friendofthesea.org/marine-conservation-projects-and-awareness/save-the-whales-2/>.

Pietrarsa e programmi

È un sistema e come tale ha bisogno di tanti elementi, spostare il traffico merci contempla grande investimenti su tutta la catena logistica, è una grande sfida.

Seguiamo con gli interventi. Andreas Nolte, presidente Assofer: "questa edizione di Pietrarsa arriva in un momento storico di grande importanza, il nostro obiettivo è stato sempre quello di attirare l'attenzione sul mondo della logistica e sulle sue esigenze e causa effetto pandemia, oggi, registriamo come venga riconosciuto il suo ruolo centrale anche dalle istituzioni. E il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è la vera svolta perché per la prima volta assegna un'intera sessione di interventi di pianificazione della logistica, soprattutto allo sviluppo delle infrastrutture". Conclude "bisogna intercettare la potenzialità del trasporto merci delle piccole e medie imprese che hanno bisogno di un traffico merci diffuso e non concentrato, fondamentale per il nostro Paese".

Leonardo Lanzi, vicepresidente Confratrasporto-Confercom: "per accelerare lo shift modale dalla strada alla ferrovia è necessario il coinvolgimento dell'autotrasporto in ottica inclusiva e non antagonista. L'autotrasporto sa essere complementare alle altre modalità e attualmente possiede e gestisce la stragrande maggioranza degli ordini di trasporto. Occorre applicare lo stesso spirito con cui Assofer si è unita a Confratrasporto e il forum di Pietrarsa può rappresentare uno stimolo in questo momento particolare di ripresa economica e di riforme".

Ivano Russo, direttore generale Confetra: "l'Italia movimentata circa 450 milioni di tonnellate di merce l'anno, in import ed export, di cui 6,5 mila legate all'e-commerce: l'1,7%. Nessuno ne nega l'importanza e la crescita, specie nell'ultimo anno, sia chiaro. Ma dovremmo tutti fare uno sforzo per far comprendere all'opinione pubblica che, durante il lockdown, ad esempio, la logistica ha consentito a tutti noi di continuare a trovare i generi di prima necessità nei supermercati, il carburante nelle stazioni di rifornimento, i farmaci nelle farmacie e negli ospedali. Così come, un Paese senza materie prime come il nostro, senza logistica che le importi non potrebbe avere una industria manifatturiera. Né esportare i nostri prodotti semilavorati o finiti nel mondo. Si pensi che ogni anno i porti generano circa 13 miliardi di gettito IVA: praticamente mezza Legge di Stabilità. Questa è la Logistica, oltre al pacchetto con il libro, il CD o un giocattolo. E siamo pronti a sostenere la ripresa, che è forte ed è già in atto, caratterizzando sempre più come il sistema circolatorio dell'economia reale. Di tutta l'economia reale: dai consumi al dettaglio alla produzione industriale".

Con un ministro che è d'accordo sulle priorità della logistica, con i più importanti gruppi di operatori che sono sulla stessa linea, ma con la logistica italiana che continua a "battere in testa" - come si dice dei motori scassati - bisogna rassegnarsi a considerare un fattore tempo che a quanto pare è intralciato da mille ostacoli, tra quelli di una burocrazia intoccabile - e lo dimostra l'accanimento a difendere norme assurde come il codice degli appalti - e le mille

spinte localistiche della politica.

Il punto d'arrivo? Bisogna correre, e ancora correre. Qualche segnale di buonavolontà c'è, bisogna riconoscerlo. Ma le diagnosi delle decine e decine di convegni che si susseguono di questi tempi rischiano di rimanere, malgrado una generale buona volontà, un libro dei sogni, in vista di una stagione politica dove tutto o quasi rimarrà bloccato per le varie tornate elettorali.

Concordato accettato

"CIN S.p.A. dopo aver superato il periodo di emergenza Covid-19 - dice la nota di Tirrenia - grazie ad un focus sui ricavi e sulla marginalità, proseguirà in continuità il suo piano industriale e commerciale che ha già ottenuto un grande riconoscimento dal mercato in questo avvio di stagione turistica che conferma per la compagnia i suoi programmi operativi".

Perini Navi: Italian Sea

ha dato mandato alla società Deloitte ("Deloitte") per svolgere talune approfondite procedure di analisi sui documenti messi a disposizione. TISG conferma il proprio interesse per Perini Navi solo a valori sostenibili in un'ottica di creazione di valore per la Società ed i propri azionisti.

L'ammiraglio Carlone

con una breve cerimonia del cluster portuale.

L'ammiraglio Pettorino non è rimasto un giorno senza incarichi: è stato infatti designato a coprire la carica di commissario straordinario dell'AdSP di Ancona, liberando così l'ex presidente Rodolfo Giampieri a sua volta eletto all'unanimità all'inizio di giugno alla presidenza dell'Assoporti.

Ci sono, a margine di questi movimenti, commenti e "dietrismi". Qualcuno ha voluto sottolineare che la scelta del ministro su Carlone, militare capace e molto deciso sia pure con il pugno d'acciaio nel guanto di velluto, avrebbe segnato un ulteriore passo verso quell'autonomia che il Corpo delle Capitanerie da tempo va rivendicando nei confronti della sorella maggiore, la Marina Militare. La quale Marina a sua volta non gradisce molto - a quanto si dice - il crescere delle unità navali della Guardia Costiera per le operazioni nella "blue water". Per pareggiare i conti non rimane che ricordare l'ostilità dell'altra Forza Armata nazionale, l'Aviazione, verso la componente aerea della Marina con la recente "promozione di nave Cavour" a piattaforma per gli F35B, ultimo grido in fatto di caccia da superiorità aerea.

Darsena Europa

Un potenziale investitore potrà partecipare attraverso uno schema di project financing. Una volta completata l'opera, Livorno sarà in grado di offrire ampie aree e strutture all'avanguardia per carichi nuovi ed esistenti. Le attività attualmente svolte nell'attuale porto commerciale verranno trasferite sulla Piattaforma Europa con notevoli benefici anche ambientali.

PRIMA FASE fanghi e dragaggio: Costruzione del terminal container (verrà realizzata l'infrastruttura per le operazioni di carico/scarico merci containerizzate); delle sue dighe di protezione e della nuova imboccatura del porto con l'approfondimento dei fondali fino a meno 20 metri.

Il Terminal container avrà una superficie totale di 800.000 m², una lunghezza di banchina di 1400 metri, una superficie terminale di 620.000 m², ed una capacità massima di 1,6 milioni di TEUs.

La profondità di dragaggio del progetto sarà all'inizio di meno 16 metri ed alla fine di meno 20 metri (da tenere presente che gli ultimi studi di fattibilità danno alle New Generation IIB un pescaggio medio di 16,5 metri). Alla fine, sarà disponibile anche un collegamento

ferroviario elettrificato, pronto per ospitare treni di lunghezza 750 metri, direttamente collegato alla ferrovia nazionale (ferrovia tirrenica).

Terminal Autostrade del Mare e parte operativa della SECONDA FASE della Piattaforma Europa: premesso che le infrastrutture partiranno solo dopo aver completato la prima fase la superficie totale sarà di 900.000 m², di cui 700 mila di superficie del Terminal, e 4 pontili ciascuno lungo di 300 metri. Il pescaggio sarà di meno 10,5 metri.

Il finanziamento già garantito di 550 milioni (50 Milioni € + 200 Milioni € dello Stato + 200 Milioni Regione Toscana e 100 Milioni di € dall'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale) coprirà con circa 400 milioni, il 100% dei costi della nuova infrastruttura di ingresso al porto relativa ai frangiflutti e dragaggi. I lavori pubblici inizieranno entro il 2022.

I restanti 150 milioni di finanziamento pubblico + i 350 previsti per l'investitore privato che sarà responsabile dello sviluppo dell'infrastruttura e delle attrezzature del Terminal, occorreranno per portare a termine l'opera, prevista entro il 2026.

Ultima annotazione: la durata della concessione sarà proporzionale al piano d'investimento.

Parlando di fave e piccioni

cosa si può volere di più.

È dunque finita al meglio la "telenovela" Ancona? Il presidente uscente dell'AdSP, valido ed apprezzato ma silurato dalla politica locale, adesso è salito di grado come presidente di Assoporti: invece di una autorità di sistema ora ne coordina quindici. Ma è bravo, gli auguriamo di farcela.

Rimane da capire come l'ammiraglio Pettorino se la caverà con il cluster portuale dove l'hanno paracadutato. Certo, l'aiuterà il direttore marittimo locale - che qualcuno aveva anche proposto come commissario - ma dovrà essere ricostituito un Comitato di Gestione che deve partire dal segretario generale. E si dà il caso che il segretario generale attuale, l'avvocato Matteo Paroli, sia molto appetito a Livorno, dove sta per scadere il mandato di Massimo Povinciali. Paroli è livornese, era soltanto "distaccato" ad Ancona e quindi sarebbe naturale - anzi: sarà naturale - il suo rientro. Ma potrà coincidere con l'arrivo ad Ancona di Pettorino, quando il commissario avrà bisogno di una guida interna competente? Nel campo dei pissi-pissi-bao-bao circola anche una vocina che ipotizza uno scambio: Paroli rientra a Livorno come segretario generale, Provinciali invece di tornarsene al ministero per occuparsi di ferrovie potrebbe essere chiamato da Pettorino ad Ancona. Due piccioni con una fava, come dice il proverbio? Sperando che i piccioni non si offendano. Buon lavoro.

Al battesimo "Eco Catania"

direttore Marittimo della Sicilia Orientale, e di Eugenio Grimaldi, executive manager del Gruppo Grimaldi.

Successivamente, l'arcivescovo Metropolita di Catania monsignore Salvatore Gristina ha proceduto al rito della benedizione della Eco Catania. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro da parte della madrina Letizia Santonocito, moglie del sindaco Pogliese, e la tradizionale rottura della bottiglia.

Come le sue quattro gemelle ibride della classe GG5G già in servizio nel Mediterraneo, la Eco Catania è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO₂ rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft

generator e a 350 m² di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

"Siamo sinceramente orgogliosi e grati che una prestigiosa compagnia come la Grimaldi Lines abbia dato il nome Catania a una delle navi più moderne e realizzata con avanzati sistemi ecologici in grado di proteggere l'ecosistema", ha dichiarato il Sindaco di Catania Salvo Pogliese. "Un approccio innovativo per il trasporto marittimo che condividiamo, perché in linea con la nostra impostazione di coniugare sviluppo con tutela ambientale. Siamo di fronte a nuove opportunità lavorative e investimenti produttivi che vedono il Gruppo e la famiglia Grimaldi in prima linea per sostenere la Città di Catania nel percorso di ripresa e crescita del nostro territorio, obiettivo per cui siamo impegnati ogni giorno, in sintonia con tutta l'imprenditoria che scommette con visioni innovative".

Anche il commissario dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale Alberto

Chiovelli ha sottolineato l'importanza di investire concretamente nello sviluppo sostenibile dello scalo etneo, proprio come ha fatto il Gruppo Grimaldi dedicando ad esso una delle sue navi ro-ro più moderne ed rispettose dell'ambiente: "La Eco Catania è una concreta realtà che coniuga sviluppo e sostenibilità, una iniziativa imprenditoriale importante coerente con la pianificazione nazionale e comunitaria. Dobbiamo cogliere le opportunità di sviluppo che ci offre questa importante iniziativa, anche in termini occupazionali, proseguendo nei programmi di infrastrutturazione del porto di Catania per renderlo sempre più in grado di dare risposte adeguate e garantire una crescita virtuosa del sistema portuale nel suo complesso".

"La città di Catania ci accoglie da oltre 15 anni, e siamo estremamente orgogliosi di battezzare qui ed oggi la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo", ha dichiarato Eugenio Grimaldi. "Nell'ultimo anno i porti che serviamo, così come le nostre navi ed i nostri lavoratori non si sono mai fermati, e Catania e la Sicilia tutta hanno dimostrato quanto fossero importanti gli scambi



commerciali per permettere al Paese di restare in piedi. È per questo che, ancora una volta, rinnovo il mio ringraziamento a tutta la comunità portuale siciliana per il prezioso contributo dei suoi lavoratori che, insieme ai nostri marittimi, si sono distinti in questa sfida senza precedenti".

Eco Catania inizierà ad operare regolarmente tra i porti di Genova, Livorno, Catania e Malta, affiancando la Eco Livorno, nave gemella già in servizio sulla stessa linea.

MSC Seaview riparte da Kiel

La prima partenza di MSC Seaview da Kiel segna l'inizio della stagione estiva in Nord Europa



GINEVRA - MSC Crociere ha inaugurato la stagione estiva in Nord Europa con la partenza di MSC Seaview dal porto tedesco di Kiel per la prima delle sue crociere di 7 notti nel Mar Baltico.

MSC Seaview è la settima nave della Compagnia a riprendere a navigare, mentre altre tre navi si preparano ad entrare in servizio, consentendo alla Compagnia di

avere metà della flotta operativa entro la fine di quest'estate.

MSC Seaview avrà il suo home port a Kiel fino all'inizio di ottobre da dove partirà ogni sabato per un interessante itinerario verso Visby, in una delle più grandi isole svedesi, Gotland, Nynäshamn, vicino alla capitale svedese Stoccolma, poi Tallinn, capitale dell'Estonia, e Warnemünde, quartiere della città

tedesca di Rostock, nota stazione turistica balneare, posta sulle rive del Mar Baltico, da dove sarà possibile raggiungere Berlino in escursione. Le escursioni a terra protette di MSC Crociere, all'avanguardia nel settore, sono disponibili in tutti i porti di scalo.

Questo fine settimana MSC Seaside, gemella di MSC Seaview, ha visto aggiungersi la tappa di Marsiglia all'itinerario nel Mediterraneo, il primo porto francese a riaprire alle crociere e ad accogliere gli ospiti internazionali per gli scali settimanali.

Sono 5 le navi di MSC Crociere che stanno attualmente navigando nel Mediterraneo: MSC Grandiosa, MSC Seaside, MSC Orchestra, MSC Splendida e MSC Magnifica. MSC Virtuosa dal 20 maggio offre, a soli ospiti britannici, crociere in Regno Unito.

MSC Meraviglia dal 2 agosto riprenderà le crociere nei Caraibi partendo da Miami e MSC Divina la raggiungerà dal 18 settembre con partenze da Port Canaveral, vicino a Orlando in Florida.

MSC Seashore, la nuova ammiraglia della Compagnia, entrerà in servizio ad agosto con viaggi nel Mediterraneo occidentale, prima di trasferirsi a Miami per una stagione nei Caraibi in novembre.

NELL'AMBITO DELL'INNOVAZIONE NELLA PORTUALITÀ E LOGISTICA

Master Universitario su sviluppi sostenibili

PISA - Nell'ambito del master di I livello in "Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics", gestito dall'Università di Pisa - Centro Servizi Polo Universitario "Sistemi logistici", in collaborazione con l'Ente camerale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Federmanager ed ARTES 4.0, è previsto un tirocinio curriculare di 500 ore su tematiche inerenti il master (dettaglio dei programmi alla pagina "https://www.masterport40.it/didattica-2/").

L'obiettivo del Master è quello di formare profili professionali altamente qualificati dotati di un mix di conoscenze e competenze multidisciplinari, in grado di gestire in modo sinergico gli aspetti tecnici e tecnologici, legali e manageriali, necessarie per guidare l'innovazione del settore in modo sostenibile.

Il tirocinio potrà essere svolto dagli allievi a partire dal mese di settembre e per la sua attivazione è necessario avere già in essere o stipulare una convenzione con il Centro di Servizi Polo Universitario Sistemi Logistici dell'Università di Pisa con sede a Livorno.

Si rende noto inoltre che la Camera di commercio della Maremma e del Tirreno allo scopo di sostenere e promuovere la partecipazione al master ha pubblicato un bando per l'assegnazione di "voucher" alle imprese che ospiteranno gli allievi del master per lo svolgimento del tirocinio curriculare previsto.

www.lorenzini-terminal.it

LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR



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

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

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

DALL'ASSEMBLEA DELLA CONFEDERAZIONE NAZIONALE DEGLI ARMATORI

Confitarma ha il nuovo statuto e rinnova il Consiglio Generale

L'adeguamento agli indirizzi di Confindustria e lo spirito di corpo degli iscritti



Mario Mattioli

ROMA – In video conferenza come richiesto dalle norme sulla pandemia e presieduta da Mario Mattioli, si è tenuta la sessione privata dell'assemblea della Confederazione Italiana Armatori che ha proceduto all'approvazione del bilancio e della relazione annuale sull'anno 2020, quest'anno dedicata ai lavoratori marittimi: una categoria, sottolinea la relazione in assemblea, fondamentale che con spirito di sacrificio nel corso della pandemia ha assicurato

continua ad assicurare l'approvvigionamento di cibo, energia e medicinali indispensabili per la vita quotidiana di tutte le popolazioni.

L'assemblea ha poi proceduto all'approvazione della riforma dello Statuto confederale, modificato in linea con quello di Confindustria, rispettando la specificità della base associativa della Confederazione.

«L'unanime approvazione del nuovo Statuto confederale - ha affermato Mario Mattioli - dimostra la compattezza dei nostri associati e il loro orgoglio di far parte della nostra Confederazione». Parafrasando recenti commenti di esponenti della squadra italiana agli Europei di calcio, il presidente ha detto «Questa squadra è forte perché è forte lo spirito di gruppo: siamo tutti titolari nella nostra Confitarma».

L'assemblea ha quindi eletto i venticinque armatori che insieme al presidente, ai past president, ai vice-presidenti e al presidente del Gruppo Giovani Armatori costituiscono il consiglio generale in carica per il prossimo quadriennio.

A seguito delle votazioni il Consiglio Generale risulta così costituito:

presidente Mario Mattioli - past-president Paolo Clerici, Nicola Coccia, Paolo d'Amico, Emanuele Grimaldi, Giovanni Montanari - presidente Giovani Armatori, Salvatore d'Amico - consiglieri Mariella Amoretti, Claudio Baccichetti, Federica Barbaro, Luca Bertani, Gabriele Brullo, Paolo Cagnoni, Carlo Cameli, Francesco D'Alesio, Angelo D'Amato, Cesare d'Amico, Gianni Andrea de Domenico, Andrea

Garolla di Bard, Giacomo Gavaronne, Alessandra Grimaldi, Guido Grimaldi, Domenico Ievoli, Beniamino Maltese, Lorenzo Maticena, Fabio Montanari, Gianluca Morace, Corrado Neri, Valeria Novella, Alessandro Russo, Barbara Visentini, Luca Vitiello - vice presidenti il nuovo Consiglio, nella prossima riunione di luglio, li nominerà tra i presidenti dei Gruppi tecnici Consiglieri eletti, su proposta del presidente.

Il presidente Mattioli, a nome della Confederazione, ha ringraziato per la loro attività pluridecennale nell'associazione, Giovanni Delle Piane e Bruno Musso, che hanno deciso di non ricandidarsi come Consiglieri confederali.

L'AMAREZZA DI UN ALTO UFFICIALE CHE SI VERGOGNA DEL SILENZIO

“Fuga” dall’Afghanistan dei nostri militari



Domenico Rossi

«La missione in Afghanistan, come ampiamente annunciato, si è conclusa e il comandante della Brigata Folgore insieme all'ultima aliquota di uomini e alla Bandiera di guerra del 186° Rgt. è da poco rientrato in Italia, senza che nessuna autorità militare e/o politica di adeguato livello sia stata presente a riceverli». C'è dell'amarezza in quanto scritto su internet dal generale di corpo d'armata Domenico Rossi, già comandante della nostra spedizione e successivamente sottosegretario alla Difesa.

«Può darsi che sotto un punto di vista regolamentare o di cerimoniale - ha scritto ancora il generale - non esista a riguardo nessun obbligo, ma è chiaro che l'assenza in questione è assolutamente inaccettabile quanto meno sotto un punto di vista etico e

morale. Essere presenti significava indirettamente dire grazie non all'ultima aliquota di paracadutisti ma alle migliaia di uomini e donne di tutte le Brigate che si sono avvicendati e che hanno operato per vent'anni in ambito internazionale, alzando però tutte le mattine al cielo il nostro Tricolore.

«Essere presenti significava continuare a rendere il doveroso omaggio ai nostri morti in quella terra lontana, morti per dare speranze di vita ad un paese martoriato, per ricostruire le infrastrutture e i servizi necessari, per dare la possibilità alle bambine e alle donne di istruirsi e acquistare maggiore dignità e rispetto e per tanto altro.

«Essere presenti significava ribadire alle famiglie dei caduti non vi dimenticheremo, non dimenticheremo chi ha offerto la vita per rispettare il giuramento alla Patria. «Essere presenti significava anche rendere onore ai tanti nostri feriti, molti dei quali portano sulle loro carni gli effetti nefasti e irreversibili del fuoco nemico e che oggi continuano con il gruppo paraolimpico a far sventolare alto il Tricolore.

«Essere presenti significava far sentire, al di là dei discorsi e delle parole ufficiali, l'affetto di un Paese nei confronti dei suoi figli con le stellette.

«E ALLORAMIVERGOGNO» scrive ancora il generale. Innanzi

tutto di non essere stato lì al rientro, ancorché in quiescenza, anche solo per stringere la mano ai tanti o pochi in arrivo, per potere guardarli negli occhi per trasmettere loro il mio affetto, il mio rispetto, la mia stima, uniti da quelle stellette sul bavero che anche quando sei in pensione non ti abbandonano mai.

«Mi vergogno soprattutto come Italiano, cioè come cittadino di un Paese che non ha avuto la sensibilità di pensare a tutto ciò, mentre con gli Europei di calcio in corso in tanti balconi sventola il Tricolore.

I dubbi che mi assalgono sono tanti, il primo dei quali è che ancora una volta non fosse comoda politicamente rendere omaggio al mondo in divisa, specie nel momento in cui si è dovuto ricorrere ad un generale per portarci fuori da una emergenza vaccinale con serietà e competenza.

«Ho però una speranza, che anche questa mia amara riflessione serva per potere organizzare una cerimonia di conclusione della missione, come fatto a suo tempo per l'operazione «Antica Babilonia», in cui questo Paese dovrebbe attraverso i massimi rappresentanti rendere onore al merito a tutte le Forze Armate per il loro impegno e contributo, testimoniato anche dal sangue dei loro morti e feriti.

Invito chi concorda con i contenuti a condividere per dare la massima diffusione».

Blue economy: due giorni sulle professioni del mare

L'evento, con il sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo, è si è svolto fino a ieri al Blue District di Genova



GENOVA – Due giorni per mettere in contatto imprese e giovani sulle opportunità di offerta di formazione e lavoro nell'ambito della blue economy. «Bue skills: un mare di opportunità» è l'iniziativa, che si è svolta giovedì e ieri, promossa dal

Blue District del Comune di Genova con i suoi partner: Università degli studi di Genova-Centro del Mare, CNR, Start 4.0, Accademia Italiana della Marina Mercantile, TICASS e DLTM. L'iniziativa fa parte del progetto Hub2work - Open Innovation

City, realizzato con il contributo di Fondazione Compagnia di San Paolo e attuato da Job Centre srl, soggetto gestore del Genova Blue District.

«L'iniziativa - spiega l'assessore allo Sviluppo portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca - rientra tra gli eventi che stiamo mettendo in campo con i nostri partner coinvolgendo il mondo imprenditoriale della blue economy, nel ruolo di facilitatori tra economia del mare, territorio e giovani. L'interesse sulle professioni del mare è alto, ma per coglierne le opportunità è indispensabile fare conoscere le evoluzioni delle professioni, in linea con le nuove sfide della sostenibilità ambientale e dell'innovazione».

Blue Skills si articola in momenti di confronto sulla formazione con l'Università di Genova e l'Accademia italiana della Marina mercantile, con testimonianze dirette di imprenditori e professionisti e possibilità di colloqui individuali e di gruppo con le aziende della blue economy.

CON LA COLLABORAZIONE DELL'ADSP

Miticoltori La Spezia a Slow Fish di Genova

LA SPEZIA – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale partecipa assieme alla Cooperativa dei Miticoltori della Spezia, a Slow Fish, la manifestazione di Slow Food interamente dedicata al mare e alle sue risorse a Genova. Lo scopo della cooperativa è quello di far conoscere i prodotti di mare rappresentativi del Golfo dei Poeti - muscoli e, da pochi anni, le ostriche -, durante un evento nazionale che rappresenta un'occasione unica in termini di visibilità e di promozione. Uno scopo condiviso dall'AdSP che ha deciso anche quest'anno di sostenere l'iniziativa, oltre ad essere partner della Terza Edizione del Concorso nazionale di Fotografia dedicato proprio a muscoli e ostriche del Golfo.

«Quella che presiedo, vorrei fosse considerata come l'Autorità di Sistema del Golfo, un Golfo che ricomprende numerose attività diversificate. Abbiamo il porto commerciale, il porto passeggeri, la nautica da diporto, i cantieri... ed anche i miticoltori e i piccoli pescatori, l'itticoltura... Un bel puzzle che ritengo possa svilupparsi



Sommariva.

Presenti alla manifestazione, anche il presidente della Cooperativa, Paolo Varrella, e il direttore, Federico Pinza, oltre ad alcuni soci.

«Tanta la richiesta, già dall'apertura della manifestazione, di degustazioni dei nostri prodotti, molto conosciuti ed apprezzati - ha detto Federico Pinza - Purtroppo la situazione determinata dalla pandemia ha fatto slittare l'evento in un periodo di picco della produzione e distribuzione, per cui, essendo tutti i soci impegnati nel lavoro stagionale, non hanno potuto cucinare come al solito nello stand ed offrire assaggi di muscoli ed ostriche».

Tuttavia, i pochi fortunati che si sono iscritti ai laboratori organizzati dalla Condotta Slow Food La Spezia-Golfo dei Poeti, guidata dalla fiduciaria Sandra Ansaldo, che hanno registrato da subito il tutto esaurito, potranno assaggiare, apprezzare e conoscere meglio i prodotti della Cooperativa.

in modo sostenibile. Con i miticoltori abbiamo ripreso un dialogo costruttivo, finalizzato all'espansione del settore, che vogliamo tutelare e valorizzare perché riveste una grande importanza dal punto di vista economico ed occupazionale, oltreché culturale e sociale», ha detto il presidente dell'AdSP, Mario

PRONTI PER IL MONDO DEL LAVORO CON I CORSI ITS

Confindustria La Spezia: specializzazione è futuro



Mario Gerini

LA SPEZIA – «In occasione dell'apertura delle iscrizioni di due corsi della Fondazione ITS, come imprenditore invito le famiglie ed i giovani a prendere in considerazione l'importante percorso formativo offerto da ITS» - dichiara Mario Gerini presidente di Confindustria La Spezia - L'esperienza ci porta a sostenere che tecnici diplomati da ITS hanno una concreta possibilità di trovare un posto di lavoro, perché

la qualifica ottenuta è quella che le aziende nei vari settori richiedono».

La Fondazione ITS La Spezia come noto ha aperto nei giorni scorsi le iscrizioni per l'11° corso ITS in ambito meccanico/navale-meccanico «Tecnico Superiore per l'innovazione di processi e prodotti meccanici» e per il 2° corso ITS in ambito logistico/portuale «Tecnico Superiore per la mobilità delle persone e delle merci».

I percorsi ITS sono canali di formazione post diploma, gratuiti e caratterizzati da un'alta specializzazione.

«Confindustria La Spezia, sin dalla costituzione, ha creduto e collabora attivamente con la Fondazione ITS La Spezia nel convincimento che per il futuro dei giovani sia fondamentale uno strettissimo legame fra industria e formazione. La specializzazione - prosegue il presidente degli industriali - è sempre di più nel futuro dell'occupazione.

Specializzazione che si può ottenere solamente con uno stretto rapporto fra la formazione e le aziende, valorizzando i laboratori,

la docenza dal mondo del lavoro e le sedi fisiche di queste «officine» del sapere tecnico».

I corsi ITS, infatti, sono realizzati in collaborazione con imprese, università, centri di ricerca ed enti locali per sviluppare nuove competenze in aree tecnologiche considerate strategiche per lo sviluppo

I percorsi ITS si articolano in 4 semestri pari a due anni didattici, per un totale di 2000 ore suddivise in ore di teoria (almeno il 50% tenute da docenti provenienti dal mondo del lavoro e delle professioni) e 800 ore di stage in azienda.

I corsi sono gratuiti e prevedono il rilascio di un «Diploma di Tecnico Superiore» rilasciato dal Ministero dell'Istruzione ed è riconosciuto dallo Stato italiano. Le competenze acquisite corrispondono al V livello EQF - Quadro europeo delle qualifiche.

Sono disponibili 25 posti per ciascun corso, le iscrizioni chiuderanno il 5 ottobre e l'avvio dei corsi è previsto per fine ottobre 2021.

Per info <http://www.itslaspezia.it/bandi.html>.

ALL'INTERNO

Brindisi decolla con banchine e colmate.	a pag. 4
Salerno Container Terminal cresce ad emissioni zero.	a pag. 4
Le proposte Friend of the Sea per salvaguardare le balene.	a pag. 5
DHL Global Forwarding insieme a Treadom.	a pag. 5
Pneumatici ricostruiti per salvare l'ambiente.	a pag. 5
DKV potenzia la rete rifornimento di GNL.	a pag. 5
Su «Portus» gli interventi di Dario, Bonciani e Spadoni.	a pag. 6
Comprensorio ferroviario sarà gestito da RFI.	a pag. 6
Tre miliardi di lavori per il tunnel Francia e Italia.	a pag. 6
Più traghetti e car/carry.	a pag. 7
Yacht Club Livorno: il nuovo vertice.	a pag. 7
Passeggeri giù, calo merci e ro-ro stabile.	a pag. 7
Mancano medici di bordo a rischio navi passeggeri.	a pag. 7
Le previsioni economiche per l'estate 2021.	a pag. 7
MSC Seaview riparte da Kiel.	a pag. 8
Master Universitario su sviluppi sostenibili.	a pag. 8
Confitarma ha il nuovo statuto e rinnova il Consiglio Generale.	a pag. 9
Blue economy: due giorni sulle professioni del mare.	a pag. 9
Confindustria La Spezia: specializzazione è futuro.	a pag. 9
«Fuga» dall'Afghanistan dei nostri militari.	a pag. 9
Miticoltori La Spezia a Slow Fish di Genova.	a pag. 9
Federagenti: No a Unesco su Venezia.	a pag. 10

#SAVETHEDATE
@fuds_delivery_drone

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Per Venezia, dragaggi

base della nostra intervista all'ammiraglio ispettore Piero Pellizzari, direttore marittimo del Veneto e tra i più brillanti ufficiali del Corpo. Lo ringraziamo per la disponibilità e la chiarezza.

Ammiraglio, la Direzione Marittima che lei regge è tra le più interessate al rilancio post-Covid sia per le crociere a Venezia, sia per la funzionalità piena del Mo.S.E., sia in particolare per lo sviluppo di Marghera come scalo multipurpose. Può sintetizzare lo stato dell'arte dei tre temi suddetti?

A Venezia la situazione epidemiologica ha causato, nello scorso 2020, soprattutto gravi ripercussioni sui traffici crocieristici, con una situazione di progressiva cancellazione delle toccate e di conseguente quasi totale inattività della stazione marittima. Al contrario il porto commerciale di Marghera in virtù della sua capacità di lavorare diverse tipologie di merci ha dimostrato grande resilienza ed è ripartito in questi ultimi mesi con ottimi numeri.

Nell'attesa che dia i suoi frutti il bando-concorso d'idee sulla individuazione di un sito di attracco fuori della laguna, ai sensi del Decreto Legge n. 45/2021 di recente convertito in Legge, l'attenzione del traffico crocieristico è da tempo rivolta all'ipotesi di utilizzo di "ormeggi diffusi" presso il porto di Marghera, con specifico riguardo ai Terminal TIV e VECON; tale processo si è interrotto a causa del Covid e dell'impossibilità di svolgere i dovuti controlli sanitari su banchine non attrezzate. Parallelamente è partita la gara per la progettazione degli interventi di riqualificazione, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale,

della banchina Nord del canale industriale Nord di Marghera.

Per quanto riguarda lo storico avvio del Sistema Mo.S.E., il sollevamento contemporaneo delle barriere mobili installate presso le bocche di porto di Chioggia, Malamocco e Lido, comporta l'isolamento totale della Laguna dal mare. Tale Sistema rende il porto di Venezia, e quello di Chioggia, ad accesso regolato. Diventa pertanto centrale la gestione dell'avvicinamento delle navi alle bocche in entrata/uscita che deve contemperare, da un lato, l'esigenza di salvaguardia dalle acque alte la città e la sua laguna, in una con la migliore funzionalità dei traffici portuali, in un quadro di sostanziale garanzia della sicurezza della navigazione. E ciò tenendo in debito conto che la navigazione nelle acque interne lagunari, diversamente da quella nei porti tradizionali, comporta notevole dispendio temporale (2-3 ore) in quanto le banchine si collocano all'interno di un sistema ramificato di canali appositamente mantenuti.

Per questi motivi è stata messa in campo un'apposita struttura presso la Sala operativa della Guardia Costiera - Centro Vessel Traffic System (V.T.S.), con il compito di ridurre al minimo i tempi di attesa dei vettori in ingresso/uscita dal porto, monitorandone il loro approccio, utilizzando al meglio i fondamentali servizi tecnico nautici sulla base di una procedura operativa concordata con le Istituzioni coinvolte ed il cluster portuale.

Un aiuto obiettivo all'accessibilità nautica potrà giungere dalla sicura percorribilità delle "conche di navigazione" presenti alla Bocca di porto di Malamocco e di Chioggia, che potranno consentire il passaggio di navi anche durante il sollevamento delle barriere del Mo.S.E., separando le esigenze dell'operatività portuale da quelle della salvaguardia di Venezia.

In aggiunta, al fine di raggiungere l'obiettivo di medio/lungo termine

concernere l'accessibilità nautica del porto h24 sottolineo l'importanza, quali elementi imprescindibili, della manutenzione dei fondali, ed il progressivo adeguamento infrastrutturale/tecnologico dei compendi portuali che faccia capo ad una capillare rete di sensori, di supporto all'attività di pilotaggio e di monitoraggio del traffico portuale.

L'AdSPha finalmente un presidente e un Comitato di Gestione, di cui lei fa parte per diritto in qualità di Direttore Marittimo. Perché un commissariamento così lungo? Su quali temi la comunità portuale si è trovata tanto divisa?

Le ragioni del contendere sono note; le reciproche posizioni in seno al Comitato sono già state ampiamente riportate sui giornali locali e mi si consenta, appartengono al passato. Dobbiamo guardare avanti e lavorare per il futuro del porto. Aggiungo solo che la Comunità portuale non si è mai trovata divisa ed ha al contrario costituito importante stimolo per una rapida risoluzione dei problemi che riguardano questo sorgitore. Su tutti: il tema dei dragaggi manutentivi. Tema sul quale l'Autorità Marittima ha sempre avuto una posizione forte, di garanzia, perché attiene alla sicurezza della navigazione. Aggiungo infine la necessità per i terminal di aver assicurata nel corso del tempo una quota certa dei fondali ai fini della programmazione dei traffici.

Pertanto opererò fianco a fianco al presidente Di Blasio affinché emerga in seno al Comitato un lavoro proficuo con Regione Veneto e Comune di Venezia, specie nelle scelte strategiche, per le quali vanno ricercate soluzioni di sintesi degli interessi pubblici coinvolti, con attenzione alla sostenibilità, ed un orecchio attento a tutte le posizioni, purché non ideologiche.

Venezia e le sue opportunità anche per il diporto sono state evidenziate dal recente Salone Nautico in Arsenale. L'Italia è tra

i primi costruttori al mondo per i grandi yacht ma soffre ancora nella piccola nautica anche per eccesso di burocrazia: la zattera sui gommoni, gli esami fasulli per il VHF, le fasce di navigazione. Alle Capitanerie poi si imputa il disagio di una informatizzazione dei registri ancora in corso, con i sistemi delle varie direzioni che non colloquiano tra loro...

Venezia ha dimostrato quale grande polo attrattivo possa essere anche per l'industria del diporto nautico; il grande successo del Salone Nautico è la riprova della centralità veneziana in tutti i temi legati agli usi produttivi del mare. Uno dei temi (a me molto caro) ancora una volta emerso nel corso delle numerose tavole rotonde tenutesi è stato quello della digitalizzazione e della propedeutica semplificazione dei processi legati al mondo della nautica da diporto. Nel proprio ruolo di terminale periferico dell'Amministrazione marittima assicuro che le capitanerie fanno il massimo con le risorse disponibili.

Il PNRR ed i progetti di digitalizzazione in atto a livello centrale forniranno, sono certo, un ulteriore concreto impulso al fine di disporre in ogni area amministrativa, compreso il diporto, di sistemi user friendly il più possibili vicini all'utenza.

Per quanto riguarda l'informatizzazione dei registri navali, la piena operatività del Sistema telematico centrale della nautica da diporto costituisce un obiettivo di fondamentale importanza per il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, per il quale gli Uffici periferici stanno lavorando alacremente al fine di raggiungere nei tempi prefissati il popolamento dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto.

Ammiraglio, tornando all'AdSP, possibile che il ruolo delle Capitanerie sia così marginale nel Comitato di Gestione da creare spesso conflitti di competenza se non peggio? Non è possibile modificare in senso realistico la norma?

In tutta franchezza non vedo

questo accadere a Venezia dove ritengo il ruolo della locale AdSP e dell'A.M. sia ben chiaro e senza invasioni di campo. Il ruolo delle Capitanerie nell'attuale modello di gestione dei porti è prevalentemente di tipo specialistico, ossia attinente alla propria funzione istituzionale di garante della sicurezza del traffico portuale. Le particolari problematiche che le Amministrazioni affrontano quotidianamente offrono

continue occasioni di confronti e di chiarimenti tra le parti, che ovviamente sono superabili attraverso un leale rapporto di collaborazione al quale, personalmente, non mi sono mai sottratto.

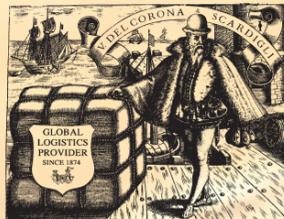
Sulla base di ciò, sebbene tutto sia migliorabile, ritengo che l'odierno assetto normativo fornisca agli attori istituzionali in gioco gli strumenti necessari per l'esercizio della funzione di governo del porto.

Federagenti: No a Unesco su Venezia

VENEZIA - "Piena disponibilità a discutere con chiunque in primis con il Governo al quale abbiamo chiesto formalmente di essere urgentemente e prioritariamente ascoltati prima che venga assunta qualsiasi decisione assieme a tante altre associazioni di categoria; quindi anche all'Unesco al quale abbiamo dato il nostro contributo, un anno e mezzo fa, senza ricevere alcuna considerazione evidentemente. Ma sia chiaro che non siamo disposti ad accettare imposizioni che mettono in discussione il presente, rappresentato da più di 4000 posti di lavoro connessi direttamente con le crociere e da oltre 20.000 posti di lavoro che gravitano attorno al porto di Venezia e il suo ruolo essenziale per l'economia di una delle aree produttive più importanti d'Europa; ma anche con il passato, quello che lega indissolubilmente la storia e la ragione di esistere di Venezia alle attività marittime e al suo porto".

Così Alessandro Santi, presidente di Federagenti, la Federazione degli agenti marittimi che ha sempre svolto un ruolo guida nella difesa del porto lagunare, fa scattare oggi un nuovo preoccupatissimo segnale di allerta di fronte al rischio di decisioni improvvisate del Governo che vietino da subito, senza condizioni alternative e senza basi tecniche, l'arrivo a Venezia delle navi da crociera.

Secondo Santi il "no" dell'Australia, rispetto alla simile valutazione dell'Unesco sul tema della barriera corallina, segna un precedente importante indicando una via alternativa a quella che è, invece, frutto di strategie perfette per gemellare propaganda e interessi lontani dalla realtà locale, nel caso quella veneziana. E anche da Venezia e dal cluster marittimo nazionale, deve arrivare alle Istituzioni e indirettamente all'Unesco un "no" rispetto a soluzioni improvvisate e basate su emotività. L'alternativa seria - sottolinea Santi - è quella di un'analisi tecnica sulle banchine disponibili a Marghera, accompagnata da uno studio scientifico sugli impatti di rischio reali (per dimensionare i limiti) e sugli effetti idrodinamici le cui responsabilità andrebbero ricercate, più che negli scali delle grandi navi, nella mancata manutenzione, per decenni, dei canali lasciati interrare all'insegna di un ambientalismo acritico che ha, irresponsabilmente, voluto rinnegare la storia della città e della laguna. E uno studio che tenga primariamente conto dei lavoratori e delle famiglie alle quali, persone che non rischiano nulla e vivono altrove, vorrebbero imporre il loro diktat".



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

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



La nostra controllata DCS Fiorini, con risorse umane specializzate, si è focalizzata anche sul continuo aggiornamento dei temi doganali. E' pertanto in grado di fornire assistenza e consulenza in Dogana e di organizzare seminari di approfondimento su tale materia complessa e delicata.

