



PUBBLICITÀ
Rivolgersi all'amministrazione
del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Abbonamento annuo Italia €
105, estero via aerea € 170.

Anno LIII n. 55

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 11 LUGLIO 2020

DAL DECRETO SEMPLIFICAZIONI LE PRIORITÀ IMMEDIATE SECONDO IL GOVERNO

IL PRESIDENTE DI MAJO AL DIBATTITO PER IL PARLAMENTO EUROPEO

“Italia veloce” parte con 41 opere con la sospirata Darsena Europa

Dovranno essere realizzate con pochi vincoli e i lavori gestiti da commissari ad acta - Il completamento della superstrada Livorno/Civitavecchia e il rilancio del Mose a Venezia

ROMA - Le notizie che il Governo vara ormai quasi quotidianamente sul rilancio dell'economia italiana registrano prese di posizione continue da parte del cluster, in particolare quello logistico. Quasi impossibile star loro dietro, anche perché non solo ci sono pareri diversi tra maggioranza e opposizione, ma anche all'interno della stessa maggioranza. Registrano pertanto

Per le flotte mondiali, “Navigare necesse est”

Posiz.	Armatore	Totali		Proprietà		Noleggiato			Portafoglio ord.		
		Teu	Navi	Teu	Navi	Teu	Navi	%noleg.	Teu	Navi	%sull'esistente
1	APM-Maersk	3,934,216	648	2,332,168	312	1,602,048	336	40.7%	34,252	15	0.9%
2	Mediterranean Shg Co	3,718,300	556	947,622	136	2,770,678	420	74.5%	187,500	11	5%
3	COSCO Group	2,921,598	478	1,555,755	174	1,365,843	304	46.7%	115,000	5	3.9%
4	CMA CGM Group	2,730,189	504	969,675	121	1,760,514	383	64.5%	449,640	27	16.5%
5	Hapag-Lloyd	1,702,638	234	1,052,321	112	650,317	122	38.2%			
6	ONE (Ocean Network Express)	1,544,320	211	513,955	71	1,030,365	140	66.7%			
7	Evergreen Line	1,238,149	192	580,640	108	657,509	84	53.1%	523,987	61	42.3%
8	HMM Co Ltd	602,186	67	298,912	22	303,274	45	50.4%	239,304	13	39.7%
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	599,068	91	187,275	42	411,793	49	68.7%	193,800	22	32.4%
10	PIL (Pacific Int. Line)	347,596	109	147,421	63	200,175	46	57.6%			
11	Zim	302,510	62	4,992	1	297,518	61	98.3%			

GENOVA - La crisi mondiale del Covid-19 e la conseguente pandemia economica che sta coinvolgendo tutto il trade anche e specialmente sul mare, non ferma i programmi delle grandi compagnie di navigazione. Che all'insegna del famoso motto di Gneo Pompeo “Navigare necesse est”

(segue in ultima pagina)

Genova prima in Blue Economy

Numeri record per la versione digitale del Blue Economy Summit che ha raggiunto oltre 50.000 persone sui social e in tv



Nella foto: Un momento del dibattito con il presidente di Assiterminal Luca Becce.

GENOVA - Il bilancio della prima versione digitale del Blue Economy Summit è stato un successo: oltre 50.000 persone sono state raggiunte dalle piattaforme web e dai partner televisivi durante i cinque giorni della manifestazione, conclusasi venerdì. Soddisfazione da parte degli organizzatori, Comune di Genova e Associazione Genova Smart City, per questa edizione che ha visto il sostegno di 48 realtà, tra sponsor e partner istituzionali, e che ha coinvolto 145 relatori qualificati in un confronto con le istituzioni per aiutare la fi-

(segue a pagina 10)

MSC al Lingotto con sede principale MSC Technology

TORINO - IPI Intermediazione settore Corporate, (segue a pagina 10)

Trentesimo anno di “Mare Sicuro”

ROMA - Con l'arrivo delle vacanze estive torna anche (segue a pagina 10)

CIVITAVECCHIA - “Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi”. Questo il tema al centro del dibattito online organizzato dal Parlamento Europeo in Italia e dalla rappresentanza della Commissione europea in Italia al quale è intervenuto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Come noto - dice il rapporto sul dibattito - l'emergenza sanitaria, ancora in corso, ha provocato profonde ripercussioni sul tessuto produttivo e sociale del nostro Paese. Tra i settori più colpiti dalla crisi, proprio quello dei trasporti e della logistica. Compiti economici che sono stati fondamentali per garantire la mobilità e gli approvvigionamenti essenziali e che, oggi, giocano un ruolo chiave per assicurare la

(segue in ultima pagina)



Francesco Maria di Majo

-- ALL'INTERNO --

- Conclude con successo le aste per la capacità di rigassificazione. a pag. 4
- Vacanza più bella e più sicura con il tris “dei campioni”. a pag. 4
- Consorzio Riduzione GHG: conferite le cariche operative. a pag. 4
- Osservatorio Toscano Biodiversità: inaugurato il Punto Informativo. a pag. 4
- A giugno più scooter e più auto usate. a pag. 5
- Nel porto Cala de' Medici sabotato di notte uno dei cancelli. a pag. 5
- MSC Crociere crea super team su Safety. a pag. 5
- Per le crociere Livorno una perdita di 54 milioni. a pag. 8
- “Sea Watch 3” è insicura: bloccata dalla Guardia Costiera. a pag. 8
- Il turismo nautico entra in crisi con aumento retroattivo dei canoni. a pag. 8
- Il Gruppo Tarros ammesso nell'Elite London Stock Exchange. a pag. 8
- Campus estivi a Pisa al Museo delle Navi Antiche. a pag. 8
- Gruppo d'Amico e Royal of Naval Architects premiano l'ingegner Federica Fregosi. a pag. 9
- Adottato il Piano Attuativo di Dettaglio del settore “Porto dei Forestali”. a pag. 11
- L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Anche nel bunkeraggio è importante rispettare le regole della concorrenza. a pag. 12

UN DURO INTERVENTO DI GIORGIO BUCCHIONI DA LA SPEZIA

Autoproduzione, equilibrismi e accuse assurde

L'ironia su un dibattito parlamentare per due marittimi stranieri che lavoravano sulla fiancata di una nave senza protezioni

Semplificazioni: Italia Viva e l'area Livorno

LIVORNO - “Quanto contenuto nel Decreto Semplificazioni non è esattamente il piano Italia Shock proposto da Italia Viva al governo 7 mesi fa - scrive il nostro lettore Mauro Gambacciani - ma è comunque un primo passo importante nella direzione giusta: sblocco dei cantieri e (segue a pagina 10)



Giorgio Bucchioni

Dal dottor Giorgio Bucchioni, operatore di lungo corso e di larga esperienza (e da lunghi anni) nel (segue a pagina 10)

Federagenti: Santi subentrerà a Gian Enzo Duci

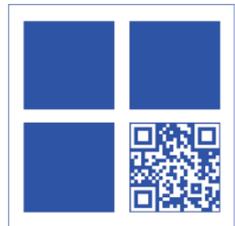
ROMA - Fumata bianca per le elezioni della Federazione nazionale agenti marittimi. Alessandro Santi, presidente dell'Associazione agenti marittimi di Venezia ha raggiunto la doppia maggioranza (associazioni territoriali e aziende) prevista dallo Statuto di Federagenti (segue a pagina 10)

Il dubbio? La pelle dell'orso

LIVORNO - Un filosofo diceva che il pessimista è colui il quale vede le cose come sono e non come vorremmo che fossero. Un proverbio dice di non vendere la pelle dell'orso prima di averla nel sacco. Un rompicapello è chi

Antonio Fulvi (segue a pagina 10)

CAROLI



Hotels

quelle che sono le notizie - meglio sarebbe definirle promesse - sui 41 lavori urgenti stradali e ferroviari inseriti nel prossimo decreto (va convalidato dalle Camere, come noto) e che saranno operati con il “sistema Genova” nominando altrettanti commissari: ai quali sarà assegnato un budget personale fino al 7% del valore dei lavori.

Tra le opere inserite nell'elenco “urgenti” quindi secondo il (segue in ultima pagina)

120th Anniversary

YOUR PARTNER SINCE 1899
SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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



YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

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

+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

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

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo

www.ideafreddo.it



NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

Stock Solution

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	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY.</p> <p>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>													
	MSC MARIA ELENA	ME030W	29-7	23-7	26-7	31-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	ASTRID SCHULTE	031W	5-8	30-7	2-8	7-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	CPO HAMBURG	ME032W	12-8	6-8	9-8	14-8	3	18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).</p>													
	MSC LISBON	IPO27R		Vedi	20-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC PINA	IPO28R		Serv.	27-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ASYA	IPO29R		5	3-8	5	3	18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile.</p> <p>ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>MESSICO Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades).</p> <p>CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>													
	MSC ALTAMIRA	MF029W		20-7	15-7	17-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC CHARLESTON	MF030W		207-7	22-7	24-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC VITTORIA	MF031W		8-8	29-7	31-7	3	18	18	18	18	18	18
	SEALAND WASHINGTON	032W		10-8	5-8	7-8							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosecuzioni interne); SERVIZIO DIRETTO - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Suriname: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne).</p> <p>MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>													
	MSC SARA ELENA	MC029A		21-7	17-7		19-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ANTONELLA	MC030A		28-7	24-7		26-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ALGECIRAS	MC031A		4-8	31-7		2-8	18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne).</p>													
	MSC INES	NL028R		1-8		31-7		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	E.R. VANCOUVER	NL029R		8-8		7-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC FLORENTINA	NL030R		15-8		14-8		18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>CANADA - Montreal - SERVIZIO DIRETTO - (e prosecuzioni interne).</p>													
	MSC ELA	CX031A		29-7	2-8	3-8							
	MSC BRIANNA	CX032A		5-8	9-8	10-8							
	MSC SARISKA	CX033A		12-8	16-8	17-8							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Hodeidah, Aden (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera. INDIA - Nhava Sheva, Mumbai via Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Chennai (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (PICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malé.</p>													
	EM ATHENS	YMO28A	11-7	V. Ser. 8				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC CLAUDIA	YY028R				15-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC UMA	YMO29A	18-7	V. Ser. 8				3	18	18	18	18	18
	MSC DIANA	FJ029E			16-7								
	MSC CLAUDIA	YY029A				22-7							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.</p>													
	MSC ABIDJAN	MM029A	20-7	22-7	19-7			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC JEONGMIN	MM030A	27-7	29-7	26-7			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC CLAUDIA	YY028R				15-7		18	18	18	18	18	18
	MSC CLAUDIA	YY029R				22-7							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosecuzioni interne). COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne). EL SALVADOR - Acajutla. NICARAGUA - Corinto.</p>													
	MSC SARA ELENA	MC029A	19-7	21-7	17-7			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ANTONELLA	MC030A	26-7	28-7	24-7			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ALGECIRAS	MC031A	2-8	4-8	31-7			18	18	18	18	18	18

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	MSC SHAULA	MW029A	19-7	Vedi	21-7	Vedi	17-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC SANDRA	MW030A	26-7	Serv.	28-7	Serv.	24-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC DONATA	MW031A	2-8	9	4-8	3	31-7	18	11	18	18	18	18
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.	SP	GIT	AN						
	MSC SARA ELENA	MC029A	19-7	21-7				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC ANTONELLA	MC030A	26-7	28-7				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC ALGECIRAS	MC031A	2-8	4-8				18	18	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	APL DANUBE	ONN7TE	23-7	25-7				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SUSANNA	MA029A	30-7	1-8				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
	PUSAN C	MA030A	6-8	8-8				18	(via SP)	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC CLAUDIA	YY028R					15-7						
	MSC CLAUDIA	YY029R					22-7						
	MSC CLAUDIA	YY030R					29-7						
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC DIANA	FJ028E			Vedi	16-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC ELOANE	FJ028E			Serv.	23-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC FEBE	FJ030E			16	30-7	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 UMA	YM029A	18-7	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	EM ATHENS	YM030A	25-7	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC UMA	YM031A	1-8	16		17	18	18	18	18	18		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	VEGA EPSILON	TYA030A	23-7		Vedi		Vedi		Vedi				
	HANSE FORTUNE	YA031A	30-7		Serv.		Serv.		Serv.				
	VEGA EPSILON	YA032A	6-8		2		3				18		
MAROCCO - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	MSC UMA	YM029A	18-7		Vedi		Vedi		Vedi				
	EM ATHENS	YM030A	25-7		Serv.		Serv.		Serv.				
	MSC UMA	YM031A	1-8		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	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	MSC SHAULA	MW029A	19-7	Vedi	21-7	Vedi							
	MSC SANDRA	MW030A	26-7	Serv.	28-7	Serv.							
	MSC DONATA	MW031A	2-8	9	4-8	3							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA									
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:			
MSC MARYLENA	AE028A	14-7	13-7			11-7			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC ADRIANA	AE029A	21-7	20-7			18-7						
MSC MARYLENA	AE030A	28-7	27-7			25-7						
SOLSTICE N	AC029A	17-7	POL CE			19-7			GENOA, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSISK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC NILGUN	AC030A	24-7				26-7						
MSC AMERICA	AC031A	31-7				2-8						
MSC RHIANNON	AA028A	12-7	11-7			14-7			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC MASHA 3	AA029A	19-7	18-7			21-7						
SPIRIT OF TOKYO	AA030A	26-7	25-7			28-7						
MSC JEMIMA	AB029A	13-7	15-7	16-7		18-7	21-7		ALEXANDRIA (AICT), BEIRUT, LIMASSOL, DAMIETTA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MAIRA	AB030A	20-7	22-7	23-7		25-7	28-7					
LUCIE SHULTE	AB031A	27-7	29-7	30-7		1-8	4-8					
MSC TIA	AH029A					18-7			BAR, RIJEKA, PLOCE (Croatia) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC TIA	AH030A					25-7						
MAERSK HONG KONG	O28E					13-7			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
MAERSK HANOI	O29E					20-7						
MAERSK HOUSTON	O30E					27-7						
SPIRIT OF CHENNAI	AIO29A					13-7			DURESS (Albania) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
SPIRIT OF CHENNAI	AIO30A					20-7						
LUEBECK	AY029R	15-7			17-7	18-7	13-7		CATANIA, BARI, POZZALLO, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
LUEBECK	AY030R	22-7				25-7	20-7					
MANDO	AS029A	15-7	17-7			14-7			IZIMIR, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MICHIGAN	AS030A	22-7	24-7			21-7						
MANDO	AS031A	29-7	31-7			28-7						

OLT OFFSHORE LNG TOSCANA

Conclude con successo le aste per la capacità di rigassificazione

Allocati 25 slot per l'anno termico 2020/2021 - Il terminale ha raggiunto il 100% della capacità allocata - La soddisfazione dell'azienda



LIVORNO - Si sono concluse con successo, venerdì 3 luglio, le aste per il conferimento annuale e pluriennale senza manifestazione di interesse della capacità di rigassificazione presso il Terminale "FSRU Toscana" gestito da OLT Offshore LNG Toscana.

Con riferimento alle ultime aste, che si sono svolte dal 1° al 3 luglio 2020, sono stati allocati 26 slot, rispettivamente 22 per l'Anno Termico 2020/2021 e 4 per l'Anno Termico 2021/2022.

Tenuto conto degli slot già allocati durante le precedenti procedure di conferimento, ad oggi risultano allocati per i prossimi Anni Termici 45 slot così distribuiti:

- 25 slot per l'Anno Termico 2020/2021;
- 12 slot per l'Anno Termico 2021/2022;
- 8 slot per l'Anno Termico

2022/2023.

La prossima asta per prodotti di capacità di rigassificazione offerti ad Anno Termico avviato si terrà il 1° settembre 2020.

"Nonostante lo scenario economico-industriale attuale, fortemente provato dall'emergenza che stiamo vivendo a livello mondiale, - ha dichiarato l'azienda - il trend positivo che abbiamo registrato negli ultimi anni non si ferma, anzi si consolida. Con 25 slot allocati per il prossimo Anno Termico andiamo oltre il dato, già ottimo, di luglio 2019, superato poi dal raggiungimento del 100% della capacità allocata per l'Anno Termico in corso. Siamo fiduciosi per il futuro grazie ai numeri del nostro business e all'impegno di tutti i membri del nostro team. Inoltre, grazie all'introduzione delle aste pluriennali, che

stanno registrando un crescente interesse da parte degli Utenti, possiamo guardare positivamente anche ai prossimi anni termici, abbiamo già ottimi numeri per il 2021/2022".

OLT Offshore LNG Toscana detiene la proprietà e la gestione commerciale del Terminale galleggiante di rigassificazione "FSRU Toscana", ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa. L'impianto è connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36,5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas, di cui: 29,5 km in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e i restanti 2 km sulla terraferma. Il Terminale ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata pari a 3,75 miliardi di Sm3 annui, equivalente a circa il 5% del fabbisogno nazionale.

CON L'OBIETTIVO DI LIMITARE LE EMISSIONI NOCIVE NEL CAMPO DEI TRASPORTI

Consorzio Riduzione GHG: conferite le cariche operative

Al presidente Rossetti le deleghe gestionali, Soria nominato vicepresidente esecutivo - Nuove adesioni al Consorzio potranno essere avanzate entro il 27 luglio 2020



Andrea Rossetti

ROMA - Il consiglio direttivo del Consorzio Nazionale Riduzione

GHG, nel corso dell'adunanza di tre giorni fa, ha conferito le deleghe gestionali al presidente del consorzio Andrea Rossetti (presidente Assopetroli - Assoennergia), mentre è stato nominato quale vicepresidente esecutivo il direttore Generale Assocostieri avvocato Dario Soria.

Il consiglio direttivo ha, inoltre, deliberato di prevedere una nuova fase di adesioni, le cui richieste potranno pervenire entro il 27 luglio prossimo venturo. Unitamente a queste richieste, saranno valutate le adesioni dei soggetti "virtuosi", ovvero dei fornitori di GPL, metano ed energia elettrica, ai quali verrà riconosciuto un compenso economico propor-

zionale al contributo in termini di GHG Saving che apportano al gruppo.

Successivamente all'adesione di tali soggetti, il Consorzio provvederà a informare i ministeri di riferimento e il GSE in merito ai nominativi dei soggetti aderenti. Il Consorzio GHG nasce con lo scopo di ottemperare congiuntamente all'obbligo di riduzione delle emissioni di GHG per i fornitori di combustibili ed elettricità per i trasporti secondo quanto previsto dal D.Lgs. 66/2005.

Per maggiori informazioni relative al Consorzio Nazionale Riduzione GHG ed alle modalità di adesione, è possibile scrivere a: consorzioogh@gmail.com.

NELLA SEDE DELL'ACQUARIO ALLA TERRAZZA MASCAGNI DI LIVORNO

Osservatorio Toscano Biodiversità: inaugurato il Punto Informativo

La partecipazione del Comune e delle autorità - Liberata una tartaruga caretta caretta con applicato il ricevitore satellitare

LIVORNO - Lunedì scorso è ritornata finalmente in mare la tartaruga Caretta caretta Nanuk accompagnata - al molo del Circolo della Pesca "N. Sauro" nei pressi dello Scoglio della Regina - dai ragazzi del Centro estivo del Museo di Storia Naturale del Mediterraneo che avevano assistito nella sala del Relitto dell'Acquario di Livorno, alla presentazione del progetto Europeo "Pescatori e tartarughe marine: facciamo luce in mare!" per la promozione della pesca sostenibile sotto il profilo ambientale, evento organizzato dall'Università degli Studi di Siena.



Alle ore 12,00, l'operazione di rilascio è avvenuta dal molo del Circolo della Pesca "N. Sauro" nei pressi dello Scoglio della Regina, grazie al supporto logistico della Capitaneria di Porto di Livorno e dei Vigili del Fuoco di Livorno - Nucleo Nautico che hanno messo a disposizione dell'Acquario di Livorno, che ha lavorato in collaborazione con ARPAT, le imbarcazioni riservate per il trasporto della tartaruga. La liberazione è avvenuta nella zona B dell'Area Marina Protetta delle Secche della Meloria.

Al suo arrivo all'Acquario di Livorno per le cure l'esemplare presentava una lacerazione alla pinna sinistra a livello scapoloomerale, con esposizione di parte del tessuto osseo sottostante ed inizio di necrosi. L'assenza di fratture è stata confermata grazie all'esame radiografico effettuato dallo staff dell'Ospedale Veterinario di Ardenza, che ogni volta in casi come questo fornisce un prezioso supporto e contributo.

Al momento del recupero la tartaruga, di sesso femminile, pesava 21 kg con una lunghezza di 56 cm di carapace ed una larghezza di 51 cm. Dopo i 5 mesi di "degenza" presso il Centro di Recupero e Riabilitazione per tartarughe Marine dell'Acquario di Livorno - dove lo staff acquariologico e veterinario si è preso cura dell'animale - l'esemplare ha raggiunto un peso di 24 kg.

Durante la "degenza", è stato osservato emettere brandelli di plastica attraverso le feci, confermando ancora una volta come l'inquinamento da plastica in mare costituisca un problema enorme per questa e molte altre specie.

Con il rilascio sul carapace della tartaruga è stato applicato, a cura del professor Paolo Luschi del Dipartimento di Biologia dell'Università degli Studi di Pisa, un radiotrasmettitore collegato al sistema satellitare ARGOS. Il tag satellitare consentirà di seguire gli spostamenti dell'esemplare auspicabilmente per almeno 6-7 mesi dopo la sua liberazione, in modo

da ricostruire i movimenti effettuati e identificare le aree maggiormente frequentate. L'operazione di rilascio è avvenuta a bordo di un'imbarcazione della Capitaneria di Porto di Livorno, accompagnati anche da un mezzo dei Vigili del Fuoco di Livorno - Nucleo Nautico, grazie allo staff acquariologico e veterinario dell'Acquario di Livorno nella zona B dell'Area Marina Protetta delle Secche della Meloria alle coordinate 43° 32,733'N e 10° 12,945'E ad una distanza dalla costa di 8,366 miglia nautiche.

La marcatura di questi esemplari è di rilevanza in quanto, se l'esemplare dovesse essere nuovamente avvistato o recuperato, il codice identificativo dovrà essere immediatamente segnalato alla Capitaneria di Porto o un Centro di Recupero e Riabilitazione per tartarughe marine come l'Acquario di Livorno, o ad esempio l'ARPAT.

L'attività di recupero degli esemplari di tartaruga fino al rilascio in mare, dopo la cura necessaria per questi animali, rientrano tra le attività previste pre l'Osservatorio Toscano per la Biodiversità di Regione Toscana che proprio nei giorni scorsi ha aperto il nuovo Punto Informativo presso l'Acquario di Livorno - che lo gestirà - in convenzione con il Comune di Livorno e con la Regione Toscana, e con risorse che arrivano dal Progetto Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, denominato EcoSTRIM, che vede la cooperazione di Francia e Italia per la costruzione di una strategia territoriale transfrontaliera di sviluppo e promozione di attività turistiche e sportive sostenibili, dedicate all'ambiente marino e costiero, in particolare lungo le coste bagnate dalle acque del Santuario Pelagos.

Il taglio del nastro è avvenuto alla presenza del sindaco di Livorno Luca Salvetti, del dottor Costa, presidente e amministratore delegato di Costa Edutainment S.p.A., dell'assessore all'Ambiente del Comune di Livorno Giovanna Cepparello e del consigliere regionale Francesco Gazzetti che ha portato il saluto dell'assessore regionale all'Ambiente Federica Fratoni.

SARDEGNA: MOBY, TIRRENIA E ESCURSI.COM

Vacanza più bella e più sicura con il tris "dei campioni"

Con il "care manager" di bordo tutte le garanzie sulla salute - Una serie complementare di escursioni



MILANO - Sardegna e sicurezza quest'estate sono inscindibili. E Moby e Tirrenia - che sono, secondo una nota del gruppo Onorato, da sempre il modo più comodo e confortevole per raggiungere la Sardegna - assicurano che non solo, come sempre, la vacanza inizia dal viaggio, ma anche la sicurezza.

Grazie a un protocollo che prevede la presenza del care manager a bordo, apposita figura creata dal gruppo Onorato Armatori per assicurare in ogni momento distanziamento e misure di sicurezza in ogni fase del viaggio: misurazione della temperatura prima di salire a bordo, sanificazione continua di cabine, spazi comuni e chiavi magnetiche, possibilità di consumare i pasti nelle proprie cabine, attenzione al rispetto delle distanze di sicurezza. Tutto questo sempre garantendo l'assoluta eccellenza del trattamento e dei servizi di bordo, a partire da quelli per la ristorazione.

Ma la sicurezza continua anche a terra: grazie alla partnership con

Escursi.com, il portale specializzato nel mondo delle esperienze turistiche sull'Isola, anch'esse attenti al rispetto di tutti i canoni di sicurezza, assicurato anche dalla scelta di appositi itinerari, il viaggio sicuro prosegue anche nei più belli angoli di Sardegna.

Moby e Tirrenia riservano ai propri clienti che prenotano le escursioni sul portale specializzato uno sconto particolare, per cui sarà sufficiente inserire un codice legato al proprio biglietto sulla nave.

La proposta di Escursi.com - che i clienti di Moby e Tirrenia hanno la possibilità di visionare e prenotare direttamente - copre praticamente tutte le tipologie ricercate dai turisti che scelgono la Sardegna per le loro vacanze, da chi vuole divertirsi a chi vuole rilassarsi, da chi ama il mare a chi è appassionato delle bellezze dell'entroterra, da chi vuole studiare la storia dell'isola ai più golosi appassionati dei prodotti tipici sardi.

Nata nel 2016 dall'idea di

giovani sardi che hanno deciso di lavorare in Sardegna e per la Sardegna, Escursi.com è cresciuta di anno in anno sino ad attestarsi come un punto di riferimento nel mondo delle esperienze nell'Isola.

E proprio la diversificazione delle esperienze e delle opportunità è il punto di forza che ha costituito il segreto del successo di Escursi.com: la possibilità di prenotare con largo anticipo, nel momento in cui si programma la vacanza, ma anche immediatamente a ridosso dell'escursione.

E, in più, in questa estate 2020, la possibilità di scegliere itinerari che assicurano totale e assoluta sicurezza.

Da Olbia a Cagliari, dall'isola della Maddalena all'isola di Carloforte, passando per le zone più selvagge dell'isola, Escursi.com ha proposte per tutti i gusti e quest'estate ha ulteriormente aumentato il numero delle proposte, studiando anche quelle più gradite fra tutti i

passaggeri delle navi di Moby e Tirrenia.

Lo scorso anno, ad esempio, a registrare il maggior numero di adesioni sono state le escursioni in catamarano nell'Arcipelago di La Maddalena, il tour in fuoristrada nel Parco Nazionale dell'Asinara, i percorsi di trekking nel Supramonte e i tour cittadini nella città di Cagliari.

E sono molto apprezzate anche le escursioni in canoa e pure quelle più adrenaliniche come arrampicate e canyoning, oltre alle tantissime esperienze autentiche alla scoperta delle tradizioni e dell'enogastronomia locale.

Le regole per partecipare sono semplicissime: andare sul sito Escursi.com e scegliere la propria esperienza fra quelle proposte, illustrate con descrizioni, foto e video.

Soprattutto, per i clienti di Moby e Tirrenia basta digitare il proprio codice sconto per rendere ancor più ricca e piacevole la propria vacanza in Sardegna. Oltre che sicura.

SI RISVEGLIA IL MERCATO DELLE COMPRAVENDITE

A giugno più scooter e più auto usate

Il rapporto mensile dell'ACI conferma però che siamo sempre in netta diminuzione rispetto al passato

ROMA – In decisa ripresa il mercato dell'usato - riferisce l'ACI - che chiude in positivo il bilancio del mese di giugno, con incrementi a due cifre per le due ruote, anche grazie alla presenza di una giornata lavorativa in più rispetto all'analogo mese del 2019. I passaggi di proprietà delle autovetture, al netto delle minivolture (trasferimenti temporanei a nome del concessionario in attesa della rivendita al cliente finale), hanno registrato a giugno una variazione mensile positiva del 6,6% (+1,5% a livello di media giornaliera). Per ogni 100 autovetture nuove ne sono state vendute 191 usate nel mese di giugno e 183 nell'intero primo semestre del 2020.

Sugli scudi, nel settore dell'usato, soprattutto le auto elettriche e quelle ibride a gasolio, che hanno riportato forti crescite sia in termini di passaggi di proprietà che di

minivolture (ibride diesel: +179% i trasferimenti netti e +205,6% le minivolture - elettriche: +50,5% i passaggi netti e +154,3% le minivolture). Nonostante il pesante calo delle vendite di auto nuove, inoltre, elettriche e ibride hanno evidenziato a giugno risultati positivi anche per le prime iscrizioni: +132% le auto elettriche, +94% le ibride a benzina e +28,4% le ibride diesel.

Ottimi risultati nel mese di giugno per i passaggi di proprietà dei motocicli, che al netto delle minivolture hanno messo a bilancio un incremento mensile del 39,9% (33,2% in termini di media giornaliera).

Nel primo semestre 2020 si evidenziano tuttavia contrazioni complessive del 30,6% per le autovetture, del 20,2% per i motocicli e del 28,4% per tutti i veicoli.

I dati sono riportati nell'ultimo bollettino mensile "Auto-Trend",

l'analisi statistica realizzata dall'Automobile Club d'Italia sui dati del PRA, consultabile sul sito www.aci.it

Bilancio contrastato a giugno per le radiazioni, che hanno registrato un calo del 4,3% per le autovetture (-8,9% la media giornaliera), da segnalare tuttavia il dato in crescita delle demolizioni (+5%) a fronte di una flessione a due cifre delle esportazioni (-24,3%), e un aumento del 9,1% per i motocicli (+3,9% la media giornaliera). Ancora in crescita il parco circolante italiano, che per le auto evidenzia sia nel mese di giugno che nell'intero primo semestre dell'anno un tasso unitario di sostituzione pari a 0,86 (ogni 100 auto iscritte ne sono state radiate 86).

Il periodo gennaio-giugno 2020 ha archiviato per le radiazioni decrementi del 35,4% per le autovetture, del 32,6% per i motocicli e del 35% per tutti i veicoli.

RADIAZIONI E USATO A GIUGNO

	RADIAZIONI			PASSAGGI DI PROPRIETÀ(*)		
	GIU '19	GIU '20	%	GIU '19	GIU '20	%
AUTO	116.566	111.508	-4,3	233.372	248.704	6,6
MOTO	8.953	9.771	9,1	57.383	80.259	39,9
TUTTI I VEICOLI	136.955	132.993	-2,9	323.065	368.509	14,1

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

RADIAZIONI E USATO I SEMESTRE 2020

	RADIAZIONI			PASSAGGI DI PROPRIETÀ(*)		
	I SEM '19	I SEM '20	%	I SEM '19	I SEM '20	%
AUTO	795.202	513.894	-35,4	1.576.727	1.093.616	-30,6
MOTO	57.910	39.003	-32,6	292.121	233.184	-20,2
TUTTI I VEICOLI	934.496	607.741	-35,0	2.086.541	1.494.680	-28,4

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

CON GRAVE RISCHIO PER I BAMBINI CHE PROBABILMENTE SI ERANO ARRAMPICATI

Nel porto Cala de' Medici sabotato di notte uno dei cancelli

Il pesante manufatto è caduto in terra ma fortunatamente nessuno si è ferito - Le indagini e i troppi vandalismi



Nella foto: Il cancello a terra e particolare dei bulloni.

ROSIGNANO SOLVAY - Non è la prima volta, purtroppo, che il porto turistico di Rosignano Marina Cala de' Medici è oggetto di atti di vandalismo e sabotaggio ad opera di ignoti, nonché di furti ai danni dei propri Soci e utenti; situazione che ha reso necessaria

l'installazione ai varchi pedonali di accesso al borgo commerciale di cancelli che vengono chiusi durante la notte, dalle una alle sei, consentendo l'accesso pedonale in porto solamente dall'ingresso lato Nord, sorvegliato h24 dal personale, così da scoraggiare i

malintenzionati.

Giovedì scorso l'ennesimo atto di sabotaggio: qualcuno, nella notte, sfuggendo ai controlli delle ronde fatte periodicamente dal personale di turno presso la guardiola d'ingresso, ha svitato i bulloni dei rulli di scorrimento in testata di uno dei cancelli posti ai varchi di accesso pedonali del borgo commerciale. Il cancello, così, privo dei blocchi, probabilmente quando dei bambini ci si sono arrampicati sopra per giocare, è crollato, cadendo rovinosamente a terra. Fortunatamente nessuno si è ferito ed il personale è intervenuto prontamente rimettendo in sicurezza il cancello, che è stato chiuso fino all'intervento l'indomani della ditta che li ha installati. La ditta ha provveduto anche a mettere dei fermi ulteriori di sicurezza che, in caso di uno nuovo svitamento dei rulli, faranno sì che il cancello non cada a terra.

"Siamo al contempo molto arrabbiati e dispiaciuti per l'accaduto, che avrebbe potuto causare dei feriti, se non peggio. È stata solo questione di fortuna se il cancello non è caduto addosso a nessuno. Non è la prima volta, che troviamo i bulloni allentati, ma fino a giovedì abbiamo voluto sperare che la cosa non fosse dolosa. Non riusciamo a comprendere come si possa agire in maniera tanto sconsiderata e folle, non solo danneggiando una proprietà privata, ma anche mettendo in serio pericolo la vita altrui. Siamo decisi ad andare fino in fondo alla questione. Abbiamo i filmati delle telecamere di sorveglianza ed abbiamo già presentato un esposto alla Procura della Repubblica. Non è la prima volta che Cala de' Medici è oggetto di atti di sabotaggio e vandalismo:

siamo continuamente costretti a rimbancare tratti di muro, poiché imbrattati da sedicenti 'artisti' dei murales, le piante che mettiamo nei vasi vengono strappate e gettate a terra, oppure vengono portati direttamente via i vasi più piccoli, troviamo in seguito ad ogni weekend bottiglie di vetro vuote e resti di bivacchi nel borgo commerciale. Cosa che, anche al fine di tutelare la sicurezza di tutti e prevenire gli assembramenti, ci ha costretti ad assumere un vigilante", commenta Matteo Italo Ratti, amministratore delegato e direttore portuale del Cala de' Medici.

CON IL NOME DI "BLUE RIBBON COVID EXPERT GROUP"

MSC Crociere crea super team su Safety

L'accordo con una società specializzata in classificazione marittima sul suo protocollo perché sia conforme alle linee guida internazionali



Pierfrancesco Vago

GINEVRA - MSC Crociere, da quando ha deciso di sospendere temporaneamente le proprie crociere a causa dello sviluppo della pandemia globale, ha lavorato senza sosta per lo sviluppo di un nuovo protocollo operativo per la salute e la sicurezza da attuare alla ripresa delle attività.

Dopo aver istituito una task force inter-funzionale composta da esperti in house nei settori dei servizi medici, sanità pubblica e servizi igienico-sanitari, servizi alberghieri, HVAC (riscaldamento, ventilazione e condizionamento dell'aria), sistemi di ingegneria di bordo e tecnologia informatica e logistica, MSC Crociere si è avvalsa anche del supporto di un gruppo di esperti dell'Aspen Medical per implementare ulteriormente il suo protocollo per la salute e la sicurezza.

"Oggi sono lieto di annunciare che il lavoro della nostra task force sarà ulteriormente

supportato dalla formazione e dall'impegno del 'Blue Ribbon COVID Expert Group', un super team di esperti per la verifica dei protocolli di sicurezza, la pianificazione delle attività e una consulenza specializzata per aumentare le conoscenze sul tema" ha dichiarato Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Cruises. "Si tratta di massimi esperti nei settori della medicina, della sanità pubblica e delle discipline scientifiche correlate che formeranno un team altamente qualificato e riconosciuto a livello internazionale per informare e rivedere le nostre iniziative in relazione al Covid-19, contribuendo così a garantire che le azioni intraprese siano appropriate, efficaci e in linea con le migliori pratiche scientifiche e sanitarie disponibili. Per questo motivo, il gruppo di esperti avrà il compito di riesaminare le policy, le innovazioni tecniche o le misure operative relative al Covid-19. Le attività del gruppo continueranno ben oltre la ripresa delle nostre operazioni, assicurando così che le competenze e le pratiche acquisite siano sempre a disposizione anche a seguito dell'evolversi della situazione e dei dati".

Il team di esperti è stato formato personalmente dall'executive chairman della Compagnia e comprende: il professor Christakis Hadjichristodoulou, docente di Igiene ed Epidemiologia presso la facoltà di Medicina, Facoltà di Scienze della Salute (nonché vice presidente), dell'Università della Tessaglia, Grecia; il professor Stephan J. Harbarth, epidemiologo e specialista in malattie infettive a capo del programma di gestione antimicrobica degli ospedali universitari di Ginevra (HUG) e della facoltà di Medicina; il dottor Ian Norton, specialista in medicina d'emergenza con qualifiche post-laurea in Chirurgia, Salute Internazionale e Medicina Tropicale, attualmente amministratore delegato di Respond Global, già capo del programma di iniziative per le squadre mediche d'emergenza dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) dal 2014 a gennaio 2020.

"Sin dai primi giorni in cui abbiamo sviluppato il nostro nuovo protocollo operativo per la salute e la sicurezza, ci siamo confrontati continuamente con le istituzioni pubbliche locali, regionali e nazionali e con le autorità sanitarie in Europa, Stati Uniti, Brasile e Cina, sia direttamente sia attraverso l'associazione CLIA. A tal proposito contatti costanti sono stati mantenuti con la autorità a livello dell'UE responsabili della salute pubblica, in relazione alle attività delle navi da crociera. Ciò ha recentemente portato all'emissione, tra l'altro, delle linee guida provvisorie dell'EU

Healthy Gateways che le autorità sanitarie nazionali di tutto il continente stanno attualmente rivedendo" ha commentato Bud Darr, executive vice president per la politica marittima e gli affari governativi del Gruppo MSC. "Attualmente, il nostro focus riguarda il lavoro che intraprenderemo nella prossima fase con le autorità - tra cui sono compresi i responsabili della sanità, dei trasporti e del settore marittimo - nei paesi che si affacciano sul Mediterraneo mentre è in corso l'analisi delle più recenti linee guida a livello UE e internazionali nel tentativo di incorporarle nelle normative locali vigenti. Grazie al miglioramento della situazione sanitaria a terra e al ritorno dei viaggi da parte dei cittadini, attualmente prevediamo una potenziale ripresa delle operazioni di crociera a seguito della riapertura ormai quasi completata di altre attività di viaggio e di svago".

Il nuovo protocollo operativo di MSC Crociere - i cui dettagli saranno resi noti a breve - è stato progettato per soddisfare e superare le linee guida fornite dai principali enti normativi e tecnici internazionali e regionali tra cui l'Organizzazione mondiale della sanità, l'EU Healthy Gateways Joint Action e l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA), nonché le normative stabilite da molti governi nei paesi in cui operano le navi MSC Crociere.

"A tal fine, abbiamo anche incaricato una società di classificazione marittima specializzata di fornire una verifica da parte di terzi per valutare se i nostri protocolli e le procedure soddisfino le linee guida stabilite a livello UE" ha concluso Bud Darr.

Con il nuovo protocollo di salute e sicurezza, MSC Crociere si è impegnata a garantire la sicurezza di tutti i passeggeri in ogni momento del viaggio, dalla prenotazione all'imbarco, inclusa l'esperienza a bordo e fino al ritorno a casa, garantendo un'esperienza unica.

MSC Crociere ha potuto contare sulla sua task force interna globale per sviluppare e rivedere sin dall'inizio i protocolli e le misure esistenti. La Compagnia ha iniziato a prevedere misure sempre più rigorose dall'inizio della crisi - a fine gennaio - implementando rigorosi protocolli, che ha costantemente migliorato per proteggere la salute e la sicurezza degli ospiti e dell'equipaggio, lavorando al contempo per consentire a tutti i membri dello staff di rientrare a casa. Questo approccio precauzionale finalizzato a proteggere gli ospiti e l'equipaggio è al centro di tutte le attività che MSC Crociere porta avanti quotidianamente anche con il coinvolgimento del gruppo di esperti.

U. Del Corona & Scardigli
SINCE 1874
GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

Head Office:
Scali d'Azeglio, 32
57123 Livorno (Italy)
Tel. +39 0586 27333
Fax +39 0586 273280

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

Worldwide Offices:
Italy - U.K. - Spain - Slovenia - Russia - Canada - U.S.A.
Mexico - Brazil - Chile - U.A.E. - India - China - Australia

info@delcoronascardigli.com - www.delcoronascardigli.com

DALLO STUDIO ELABORATO PER CONTO DELL'ADSP

Per le crociere Livorno una perdita di 54 milioni

È una delle ipotesi anche se sul settore permane una fondamentale incertezza dei programmi

LIVORNO – La crisi che ha travolto il settore crocieristico, in Italia e nel mondo, potrebbe impattare rovinosamente anche sull'economia livornese, bruciando nel 2020 tra i 53 e i 64 milioni di euro di ricavi. A sottolinearlo è uno studio elaborato dalla direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e presentato in un webinar dedicato al crocierismo e alla blue economy.

L'analisi prende le mosse da alcune drammatiche certezze. I dati aggiornati all'8 maggio e resi noti dal terminal crociera Porto di Livorno 2000, dicono come nello scalo siano stati complessivamente

cancellati 179 scali sugli oltre 379, un calo vicino al 50% del totale. Nel 2020 il porto di Livorno avrebbe dovuto movimentare 897.720 passeggeri, riportando una crescita del 6,8% rispetto al 2019 (dati di Risposte Turismo).

Partendo da queste cifre, il report analizza due scenari: uno ottimistico, fondato sulla possibilità che le navi da crociera riprendano a viaggiare a settembre, uno pessimistico, basato su una ripartenza delle attività a gennaio 2021.

Nel primo caso, la perdita secca che il porto livornese potrebbe subire nell'anno ammonterebbe a quasi 54 milioni di euro (dato

aggregato che ricomprende tre voci di spesa: passeggeri, equipaggi e servizi tecnico nautici).

Nell'ipotesi peggiore, l'economia livornese potrebbe arrivare a perdere fino a un massimo di 64,6 milioni di euro (59,5 milioni al netto delle spese di bunkeraggio).

«Siamo in una situazione di assoluta incertezza - è il commento del presidente di Risposte Turismo, Francesco Di Cesare - difficile fare previsioni sulla ripresa o meno delle crociere da oggi alla fine dell'anno. Le grandi compagnie di navigazione hanno però una grande solidità finanziaria e sono in grado di far fronte a questo tsunami economico senza troppe perdite».

ALL'ORMEGGIO DENTRO PORTO EMPEDOCLE

“Sea Watch 3” è insicura: bloccata dalla Guardia Costiera

Verificate secondo un rapporto irregolarità di vario genere - Il dissequestro solo con l'intervento dello stato di bandiera



ROMA – Ispettori della Guardia Costiera, specializzati in sicurezza della navigazione, hanno sottoposto la nave “Sea Watch 3” di bandiera tedesca e gestita dall'organizzazione non governativa Sea-Watch e.V. ad un'ispezione volta a verificare l'ottemperanza alle norme, ad essa applicabili, in materia di sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente

e tutela del personale navigante.

L'unità, ormeggiata nel porto di Porto Empedocle, è attraccata nei giorni scorsi dopo il periodo di quarantena successivo al trasferimento su nave Moby Zazà dei migranti presenti a bordo.

L'ispezione ha evidenziato diverse irregolarità di natura tecnica e operativa tali da compromettere non solo la sicurezza delle unità e

degli equipaggi ma anche delle persone che sono state e che potrebbero essere recuperate a bordo, nel corso del servizio di assistenza ai migranti svolto dalla Sea Watch 3 così come alcune violazioni alle normative a tutela dell'ambiente marino.

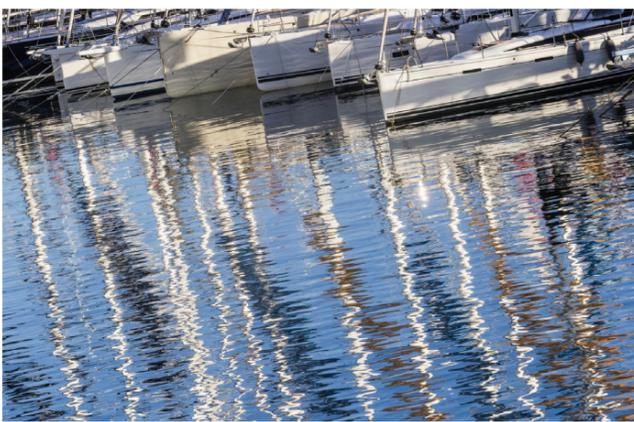
La nave è stata sottoposta a “fermo amministrativo” che permarrà fino alla rettifica delle irregolarità rilevate in sede ispettiva e, per alcune di esse, sarà necessario l'intervento dello Stato di bandiera che detiene la responsabilità della conformità della nave rispetto alle Convenzioni Internazionali e alla legislazione nazionale applicabile.

Tale attività ispettiva, prevista dalle Convenzioni Internazionali e Direttive unionali, viene svolta nell'ambito dei consueti controlli di sicurezza, tutela degli equipaggi e protezione dell'ambiente marino demandati alla Guardia Costiera Italiana sulle unità navali di bandiera straniera, che arrivano nei porti nazionali.

CONFINDUSTRIA E LE ALTRE ASSOCIAZIONI DI SETTORE DENUNCIANO

Il turismo nautico entra in crisi con aumento retroattivo dei canoni

Stangata sui canoni demaniali dei porti e con il raddoppio dell'IVA sui noleggi - Minacciate centinaia di chiusure o di trasferimenti all'estero di società



GENOVA – Confindustria Nautica e Federturismo Confindustria, Assomarinas e Assonat-Confindustria (porti e approdi), Confindustria (scuole nautiche agenzie), Assilea (leasing), stigmatizzano i provvedimenti del Governo e di agenzie governative che proprio all'indomani della ripartenza post lockdown colpiscono duramente la nautica e in particolare il suo seg-

mento turistico, con tutto l'indotto a esso collegato.

Il parere negativo della Ragioneria generale sull'emendamento al Decreto Rilancio volto a chiudere il contenzioso giudiziario che oppone 23 fra i principali porti turistici del Paese allo Stato è la goccia che fa traboccare il vaso. Queste imprese nel corso di 13 anni hanno vinto ogni possibile grado di giudizio,

fino alla Corte Costituzionale, contro l'aumento retroattivo dei canoni demaniali deciso dal Governo Prodi nel 2007, eppure l'Agenzia delle Entrate continua a richiedere i denari non dovuti e a spiccare provvedimenti esecutivi, di blocco dei conti correnti e persino di revoca delle concessioni.

Da ultimo, il TAR Sardegna ha nuovamente ribadito che detti aumenti non possono essere applicati retroattivamente ai rapporti allora in essere (sentenza n. 382 del 6 luglio 2020) e ha condannato la parte pubblica anche al pagamento delle spese di giudizio.

Con un veto politico è stata invece cancellato un altro intervento nel DI Rilancio che faceva chiarezza sull'applicazione della disposizione relativa ai cosiddetti Marina resort (porti o porzioni di essi attrezzati con specifiche dotazioni turistiche per i diportisti), voluta per rilanciare il turismo nautico e l'incoming di imbarcazioni dall'estero e che rimane, invece, di difficile interpretazione e applicazione.

Ancora più grave è l'impatto

NEL GRANDE NETWORK CON LA PARTECIPAZIONE DI INTESA SAN PAOLO

Il Gruppo Tarros ammesso nell'Elite London Stock Exchange

Un eccezionale private market di servizi integrati per accompagnare le aziende selezionate anche nei passaggi generazionali



Nelle foto: La sede principale del gruppo ed il ceo Eugenio Manzone.



LA SPEZIA – Il Gruppo Tarros è stato ufficialmente ammesso al Network ELITE e ha preso parte alla prima Intesa Sanpaolo Elite Lounge del 2020. Si tratta di un private market di servizi integrati e network multi-stakeholder, parte del Gruppo London Stock Exchange, volto ad accompagnare le aziende selezionate in percorsi di formazione, crescita dimensionale, passaggio generazionale e apertura al mercato dei capitali.

Eugenio Manzone, Corporate cfo di Gruppo ha dichiarato: “Ringraziamo Intesa Sanpaolo alla quale ci lega un rapporto costruttivo di

vecchia data. Per il Gruppo Tarros essere inseriti in questo Network rappresenta non solo una forma innovativa di finanziamento ma anche e soprattutto una grande opportunità per i nostri giovani che saranno parte attiva del percorso di crescita formativa”.

Digitalizzazione e resilienza saranno le parole d'ordine che caratterizzeranno questa edizione del programma, nell'ottica della ripartenza del tessuto imprenditoriale italiano.

Alla nuova classe di aziende partecipano 24 società provenienti da dieci regioni d'Italia ed apparte-

nenti a diversi settori industriali di eccellenza dell'economia italiana.

Fondato nel 1828 il Gruppo Tarros offre un servizio nel trasporto di merce “DOOR TO DOOR” su misura, coordinando un network logistico integrato e complesso, gestito con le migliori tecnologie disponibili.

Ogni giorno grazie al lavoro dei suoi 600 dipendenti, collega con le sue navi e i suoi mezzi le diverse sponde del Mediterraneo, 16 paesi, 31 porti e oltre 450 milioni di abitanti offrendo un sistema efficiente, modulare e smart in tutte le fasi del trasporto.

DA LUNEDÌ PROSSIMO CON UN RICCO PROGRAMMA DI INIZIATIVE

Campus estivi a Pisa al Museo delle Navi Antiche

“NAVIGANDO SI IMPARA, SALPIAMO INSIEME” per bambini dai 6 agli 11 anni

ISA – Mattinate per i piccoli con laboratori, giochi e letture in tutta sicurezza: al via il 13 luglio il campus estivi al Museo delle Navi Antiche di Pisa in Lungarno Ranieri Simonelli. Le sale del museo che ospitano una tra le maggiori esposizioni al mondo dedicate alla navigazione antica sono pronte ad accogliere bambine e bambini dai 6 agli 11 anni per “NAVIGANDO SI



impara, salpiamo insieme - NAP EXPERIENCE!” sotto la guida di operatori esperti specializzati in didattica archeologica. Per iscriversi ai moduli settimanali in programma dal 13 luglio al 7 agosto e dal 24 agosto al 4 settembre è necessario compilare il modulo sul sito www.navidipisa.it/campus-estivo. Tutte le informazioni sono disponibili presso la segreteria didattica del museo allo 050 47029 e alla mail prenotazioni@navidipisa.it.

Un'offerta ludico-didattica nel segno della creatività e dell'esplorazione che assume oggi una particolare importanza e significato, dopo il lungo periodo di chiusura dei musei, delle scuole e dei luoghi di aggregazione e incontro. “I bambini sono stati costretti a causa dell'emergenza sanitaria - commentano gli organizzatori - ad interrompere per molto tempo i contatti con i propri amici e compagni di scuola e ad adattarsi a una modalità di didattica a distanza che ha precluso qualsiasi possibilità di fare esperienze dirette nei musei o in altri luoghi culturali. Il campus è stato pensato per colmare un vuoto e per offrire un supporto alle famiglie. Le attività si svolgeranno per la maggior parte all'aperto, all'interno degli ampi spazi degli

Arsenali Medicei, l'accesso sarà consentito previa misurazione della temperatura corporea e saranno disponibili presidi per l'igienizzazione, garantendo lo svolgimento delle attività in totale sicurezza e nel rispetto delle norme previste per gli istituti e i luoghi della cultura in materia di prevenzione del contagio da Covid-19”.

Grande spazio, quindi, ai laboratori manuali e creativi, per mettere in pratica le conoscenze acquisite con la scoperta dell'esposizione, rendendo i bambini protagonisti del proprio apprendimento grazie all'unione sinergica fra teoria, pratica e manualità: “la nostra iniziativa - proseguono - vuole educarli alla dimensione della scoperta, dell'ascolto e dell'osservazione, attraverso un dialogo aperto, che li ponga al centro di un'esperienza formativa unica, stimolante e coinvolgente”.

La concessione del museo è affidata a Cooperativa Archeologia, che negli ultimi anni ha seguito lo scavo archeologico e il restauro delle navi e dei reperti, sotto la direzione scientifica di Andrea Camilli, responsabile di progetto per la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Pisa e Livorno.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

MSC al Lingotto con sede

struttura dedicata alla consulenza su tutta Italia nell'acquisto, vendita e locazione di immobili ad uso terziario/direzionale, ha assistito MSC Mediterranean Shipping Company, multinazionale attiva nel settore delle spedizioni e della logistica, che ha scelto Nextto - Polo Uffici Lingotto come sede principale di MSC Technology, nuova divisione tecnologica del gruppo che debutterà ad ottobre 2020.

MSC Technology andrà ad occupare 1.300 mq di uffici di proprietà del Gruppo IPI all'interno del Lingotto, uno degli edifici iconici di Torino, in prossimità del centro città, con una fermata della metropolitana dedicata ed ampi parcheggi a disposizione, ottimamente collegato con la rete autostradale e ferroviaria oggi diventato un centro polifunzionale all'avanguardia.

Pino Caruso, presidente IPI Intermediazione, dichiara: "Abbiamo ricalificato i nostri uffici secondo i migliori standard internazionali per offrire soluzioni innovative ed altamente performanti che sono state positivamente recepite dal mercato con l'insediamento di conduttori corporate di assoluto rilievo. Con l'arrivo di MSC Technology, il Polo Uffici Lingotto conferma il suo ruolo primario nell'offerta uffici della città di Torino.

Trentesimo anno di "Mare

"Mare Sicuro", l'operazione della Guardia Costiera che fino al 13 settembre impegnerà circa 3.000 uomini e donne, 300 mezzi navali e 15 mezzi aerei a tutela di bagnanti e diportisti per una corretta fruizione delle spiagge e del mare.

L'operazione interesserà non solo gli 8.000 km di coste marittime del Paese ma anche il Lago di Garda e il Lago Maggiore presso cui sono attivi presidi della Guardia Costiera.

Ricordata in passato anche con il nome di "spiagge libere e sicure" e "mare d'amare", l'operazione giunge quest'anno alla sua trentesima edizione, mantenendo inalterato l'obiettivo primario di impedire e prevenire gli incidenti in mare, al quale si affianca oggi la necessità, sempre più avvertita, di una maggiore tutela del patrimonio ambientale.

Attività queste, che la Guardia Costiera porta avanti anche attraverso una capillare opera di diffusione e condivisione di informazioni e comportamenti utili da tenersi soprattutto in estate, quando l'affluenza in mare e sulle spiagge cresce in maniera esponenziale, aumentando conseguentemente il rischio di incidenti.

Saranno, altresì, intensificate le attività di controllo in mare al fine di garantire l'osservanza dei limiti di navigazione dei natanti in prossimità della costa e la salvaguardia della fascia riservata alla balneazione, la prevenzione dell'inquinamento marino e la vigilanza sulle aree marine protette.

Inoltre, l'iniziativa denominata bollino blu, anche quest'anno cercherà di promuovere attività mirate di verifica sulla sicurezza delle unità da diporto evitando che queste si traducano in duplicazioni dei relativi controlli da parte delle forze operanti in mare. In tale contesto, il personale della Guardia Costiera, qualora inserito in appositi dispositivi provinciali di Pubblica Sicurezza, potrà contribuire con le Forze di Polizia anche alla verifica contestuale del rispetto delle disposizioni volte a contenere e contrastare la diffusione del virus Covid-19.

Infine, in una stagione estiva che segue il periodo di lockdown, è da

segnalare, tra l'altro, la ripresa di alcune importanti attività legate all'estate, quali il conseguimento delle "patenti nautiche" e dei brevetti di "assistente bagnanti", attività che saranno svolte presso gli uffici marittimi nel rispetto delle prescrizioni sul distanziamento sociale (afflusso regolato dell'utenza negli uffici e obbligo dell'uso di DPI), fatte salve le eventuali ulteriori indicazioni previste nelle ordinanze regionali competenti per territorio.

Autoproduzione, equilibrismi

comparto della logistica, riceviamo la seguente nota, che non riteniamo abbia bisogno di commenti, sulla confusione anche in termini giuridici dell'autoproduzione sulle navi.

LA SPEZIA - "Lo scorso 27 giugno ha avuto gli onori della cronaca e, successivamente, del Parlamento, - scrive Bucchioni - l'imprudente manifestazione di equilibrio da parte di due marittimi che lavoravano senza cinture di sicurezza su nave operativa al Terminal LSCT. Il fatto in sé ha forse un indice di pericolosità inferiore all'andare in moto senza casco, all'attraversare con il rosso in bicicletta, a non indossare le cinture in auto ma tant'è la spettacolarità della foto che mostrava i due marittimi su una struttura metallica sospesa ha indotto chi pratica la sedentarietà di una scrivania ad esprimere sconcerto e riprovazione per un supposto sfruttamento dei marittimi imbarcati.

E poiché si sta discutendo di autoproduzione si è preso l'episodio a pretesto per sostenere che il marinaio è un irresponsabile sfruttato e magari poco professionale mentre il lavoratore portuale offre ogni garanzia di sicurezza e professionalità.

Singolare che si ritenga esistano lavoratori di serie A e B.

"Cavalca la tesi l'avvocato Davide Gariglio parlamentare protempore che - scrive ancora Bucchioni - nel question time del primo luglio, e con controparte governativa il sottosegretario Salvatore Margiotta, si lancia in una interminata critica sulla vicenda ed in uno scomposto attacco alle Istituzioni spezzine.

"Usa, l'avvocato ora parlamentare, una terminologia enfatica (raccapricciante, fatti gravissimi di reato criminale, regime da Bangladesh, comportamento omisivo). Ciò che colpisce è la palese confusione che sui fatti e sul diritto viene strumentalmente alimentata con grande superficialità certamente non consona a quella che un cittadino si aspetta da un consesso parlamentare.

1. Il decreto legislativo n. 271/1999 richiamato non lascia dubbi: si riferisce esplicitamente alle navi nazionali e quindi non è applicabile;

2. Viene ipotizzato un reato (che non c'è) ma non si capisce se viene ritenuto delitto o contravvenzione;

3. Vengono confuse le operazioni commerciali a cura del terminalista e le manutenzioni di bordo che competono all'equipaggio;

4. Su analoghe vicende le Magistrature e non solo si sono già pronunciate in conformità alla linea tenuta dall'Autorità Marittima nella vicenda.

"Si solleva un gran polverone che mi spiego con la volontà di strumentalizzare un episodio "normale", anche se forse criticabile, ad altri fini.

Ne testimonia l'entusiasmo della Compagnia Portuale di Civitavecchia che a valle del question time definisce l'avvocato onorevole Gariglio "Nostro Grande Amico e Onorevole - omissis - un grande uomo nella battaglia contro l'autoproduzione".

"Altro firmatario dell'interrogazione, oltre all'onorevole Scilipoti, è l'onorevole Luca Grilli (presidente dell'Associazione delle Compagnie Lavoratori Portuali - ANCIP - definito "amico, compagno e fratello" dalla predetta Compagnia Portuale di Civitavecchia. Si denigrano le Istituzioni del porto della Spezia - conclude amareggiato Bucchioni - a partire dalla Capitaneria e dall'Autorità di Sistema, cosa del tutto inaccettabile. Denigrare un Porto e le sue Istituzioni per sostenere interessi corporativi non mi sembra corretto. O sbaglio?".

Semplificazioni: Italia Viva

semplificazione burocratica. Con la Tirrenica, la Fano-Grosseto, la Darsena Europa e la ricostruzione del ponte di Albiano, diamo alla nostra regione una parte di quelle infrastrutture che attende da tempo. A questo punto Italia Viva, per quanto riguarda il territorio livornese, ritiene fondamentale:

- che la nomina del previsto commissario per la Darsena Europa sia fatta in tempi veloci;
- che la nomina segua criteri di competenza e di capacità manageriali e non politici che purtroppo si sono rilevati perdenti determinando l'attuale situazione a sei anni dall'approvazione del Piano Regolatore Portuale e in particolare per gli investimenti previsti a carico dei privati, in difetto di due bandi senza aggiudicatario;
- il mandato al commissario sia ampio andando a coprire anche le opere non strettamente legate alla Darsena Europa, quali lo scavalco ferroviario a Calambrone e la realizzazione del microtunnel Eni, opere anch'esse che si trascinano da anni, nonostante gli annunci e i cronoprogrammi regolarmente saltati;

• avviare la progettazione di nuove infrastrutture tali da contrastare il problema della Toscana a due velocità. L'Area di Crisi Complessa è purtroppo destinata a subire ulteriori deterioramenti occupazionali per l'attuale situazione legata alla pandemia: non perdiamo prezioso tempo nell'individuare tali nuove infrastrutture come ad esempio la Fi-Pi-Li ferroviaria, l'Alta velocità costiera, il ripristino della Stazione ferroviaria S. Marco per il traffico di area e regionale con annesso terminal fluviale per la valorizzazione del Sistema dei Fossi Medicei, il percorso pedonale/ciclistico dell'Amore a Calafuria, il collegamento diretto ferroviario Stazione Marittima/Aeroporto di Pisa. È fondamentale per il territorio disporre di tali studi per farsi trovare pronta nella presumibile selezione nazionale dei progetti meritevoli di finanziamento e di destinazione dei fondi europei".

Il dubbio? La pelle dell'orso

mette dubbi a fronte della generale euforia.

Bene, datemi pure del rompiballe. Perché nel coro dei soddisfatti per l'inserimento nel Decreto Semplificazioni dei progetti della Darsena Europa e della nuova superstrada Aurelia - entrambi fondamentali per il porto labronico e l'economia nazionale - il piccolo mio dubbio di guastafeste è che di buone intenzioni è lastricata la strada dell'inferno: ovvero di promesse politiche, di piani di rilancio, di grandi opere eccetera,

ci sono da anni i cassetti pieni. Enrico Rossi, presidente certamente dinamico e volitivo della Toscana, ha ribadito che si farà la Darsena Europa entro il 2024, anche sulla base delle aspirazioni di Stefano Corsini, presidente dell'AdSP. Io invece, che sono un semplice cronista, mi chiedo se davvero ci sarà la rivoluzione: anche solo per proiettarla, sia pure con un commissario, ci vorranno anni. E il nodo stradale e autostradale e ferroviario con i famosi ponti di Calambrone? E i NIMBY di Pisa, il piano nazionale dei nuovi porti che non c'è, i troppi terminal container secondo alcuni armatori?

Mi fermo: ma ho paura, da rompiballe, che l'orso sia ancora molto lontano. Figuriamoci la sua pelle.

Che comunque qualcuno sta già vendendo. Sembra che sia già partita la corsa a mettere il cappello sulla poltrona del commissario per la Darsena Europa. In pole position ci sarebbe Enrico Rossi, che a settembre sarà "libero" dalla carica di governatore della Regione Toscana, anche Stefano Corsini, da ingegnere specializzato sul tema, avrebbe tutte le qualità: e in una intervista su Facebook ricorda che con i poteri stabiliti dal Decreto Semplificazioni, anche lui ce la farebbe in quattro-cinque anni. Pare - siamo sempre sulle indiscrezioni - che Assoporti punti su di lui, anche se dal mondo dei partiti arriverebbe una spintina per il sindaco Luca Salvetti. Insomma, come si vede non mancano già le corse in avanti. Con una sola incognita: martedì 14 c'è la causa di ritorno contro Corsini e Provinciali sulla nota vicenda che ne ha portato anche la loro (passata e parzialmente scontata) sospensione. E una eventuale condanna dell'uno o dell'altro - o di entrambi, ma è meno scontato - manderebbe all'aria molte soluzioni. Sarà, insomma, un luglio caldo anche per questo.

Federagenti: Santi subentrerà



Alessandro Santi

ed è stato quindi designato quale prossimo presidente dal Consiglio della Federazione tenutosi in videoconferenza.

Spetterà quindi all'Assemblea Generale di fine anno ratificare ufficialmente la nomina; il che si traduce in alcuni mesi di affiancamento fra presidente e presidente designato, con un iter di passaggio di consegne che garantirà la continuità nella linea di comando di Federagenti in un momento particolarmente delicato e complesso per la portualità nazionale e per le aziende del settore.

"Per me prendere in mano il timone della Federazione - ha affermato il futuro presidente, Alessandro Santi - rappresenta prima di tutto un grande onore ma anche una sfida per almeno quattro motivi: succedo a un presidente che spero di avere al mio fianco, che non ha certo avuto paura di assumere posizioni anche di aperta critica rispetto alle Istituzioni, tracciando rotte originali per il rilancio della portualità e delle attività che nei porti si svolgono;

la categoria, come tutta l'economia del Paese, si troverà ad affrontare problemi complessi ed epocali conseguenti l'emergenza Covid e il lockdown; il terzo elemento della sfida è rappresentato dalla necessità cogente, anche come conseguenza della crisi, di portare alla luce e affrontare con coraggio le tematiche locali della categoria nelle varie realtà italiane; il quarto elemento è quello di tenere unita nel processo di cambiamento in atto, una categoria, quella degli agenti marittimi, che ha la necessità di affrontare il futuro in un quadro anche normativo caratterizzato da maggiori certezze".

Genova prima in Blue

liera blu a fronteggiare la crisi post emergenza sanitaria e per parlare di rilancio e di sviluppo.

Protagonista indiscussa l'economia del mare, 5 milioni di addetti in Europa per un fatturato di 750 miliardi in Europa secondo i dati 2018 della Commissione Europea e che, in Italia, coinvolge circa 200 mila imprese pari al 3,3% del totale, producendo un valore aggiunto di 46,7 miliardi di euro. A Genova, le aziende che operano nell'ambito della Blue Economy rappresentano l'8,4% del tessuto imprenditoriale locale e generano un valore aggiunto di 3,4 miliardi di euro (Fonte Unioncamere).

«Sono soddisfatto dei numeri da record di questa edizione del Blue Economy Summit, che abbiamo fortemente voluto per dare un chiaro segnale di ripartenza a tutti gli operatori della filiera blu, settore fondamentale a livello locale e nazionale - sottolinea l'assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico Francesco Maresca -. Nel corso della settimana abbiamo toccato tutti i temi: dal "modello Genova" per velocizzare le infrastrutture, alla logistica, dai traffici alla riforma della governance portuale, fino ad arrivare al turismo. Noi vediamo un unico sistema porto-città, mirato allo sviluppo economico del territorio. Riteniamo perciò fondamentale rafforzare anche la digitalizzazione dei processi portuali nell'ottica di una sempre maggiore integrazione tra porto e città. Questa edizione è stata un'occasione importante per focalizzarci sui punti strategici che rielaboreremo in un "libro blu" da proporre a livello nazionale per concretizzare tutti gli spunti emersi nei convegni e per promuovere la Blue Economy che rappresenta come indotto il 3,5% del PIL nazionale».

È stata un'edizione sperimentale che ha funzionato bene ed è stata apprezzata sia dai relatori, sia dal pubblico tanto che Clickutility Team, partner tecnico del summit, ha intenzione di replicare anche nei prossimi anni, creando sempre più interazione tra digitale e manifestazione «fisica».

Il Blue Economy Summit rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dall'Assessorato allo sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, Università degli Studi di Genova, Camera di Commercio di Genova, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi. www.besummit.it.

Ma in Liguria autostrade

delle associazioni delle imprese di autotrasporto, in una nota diffusa da Confrtrasporto (tra le associazioni che ne fanno parte) in seguito alla grave situazione che si sta registrando da ormai troppo tempo lungo le strade e autostrade della Liguria.

"Il settore dell'autotrasporto sta pagando un caos normativo

inaccettabile generato da scelte senza senso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che impongono solo alla Liguria e al concessionario autostradale che gestisce il maggior numero di gallerie nella Regione di concentrare un numero elevatissimo cantieri in pochi giorni", scrive Unatras.

"Gli operatori del trasporto denunciano una situazione non più sostenibile sulle autostrade della Liguria, dove in poche settimane si sono moltiplicati i cantieri. Si tratta di un caso unico di applicazione senza criterio di una normativa obsoleta ed evidentemente inadeguata che sta generando conseguenze profonde su un comparto che rappresenta un pilastro per l'economia nazionale - prosegue la nota di Unatras -. La situazione rappresenta un paradosso ingiustificabile e va risolta con gli strumenti normativi adeguati che il MIT decida di adottare per fare chiarezza, dettando modalità e tempistiche sostenibili per eseguire i doverosi controlli alle infrastrutture ma senza pregiudicare l'operato di chi, come gli operatori del settore del trasporto su gomma, percorre quotidianamente le stradali e autostradali per prestare un servizio essenziale alla collettività, mai arrestato nemmeno durante il lockdown".

"È impossibile pensare di adottare, come sta avvenendo nel nodo ligure, soluzioni e interventi mai compiuti prima in poche settimane, le stesse in cui il traffico ha ripreso a crescere - spiega Unatras -. Il settore dell'autotrasporto invoca quindi un intervento risolutivo del Ministero competente che possa mettere fine a una situazione divenuta inaccettabile, garantendo la sicurezza delle opere ma anche della circolazione e liberando le arterie per consentire che il Paese continui a muoversi".

"Questo vale non solo per la Liguria, ma anche per altre regioni - aggiungono Unatras e Confrtrasporto-Confercommercio -. La A14, ad esempio, in questi giorni si è trasformata in un calvario, con tempi biblici di percorrenza e un danno economico ed immagine pesantissimi, sia per quanto riguarda il traffico merci che sul piano turistico. In un momento che dovrebbe essere di ripresa, l'impegno per la promozione turistica delle località che insistono lungo la A14 è di giorno in giorno vanificato da una situazione che ha dell'incredibile. Ci stiamo facendo male da soli", conclude Confrtrasporto.

Come più volte riferito la viabilità autostradale genovese da giorni è fortemente compromessa e, stando alle ultime notizie sarà così almeno per una decina di giorni ancora.

Nei giorni scorsi è stato chiuso il transito all'altezza di Nervi (direzione Genova) deviando il traffico sulla viabilità ordinaria mandandola completamente in tilt e costringendo gli autisti a fare dei veri e propri slalom fra vetture e moto.

Questa situazione si riflette in maniera negativa sull'operatività e redditività dei mezzi - scrive un operatore sul web - ma soprattutto incide notevolmente sullo stato d'animo degli autisti creando un aumento di stress non indifferente.

Basti pensare che solo per attraversare il nodo di Genova occorre dalle 3 alle 4 ore per tratta.

Alcuni vettori stanno iniziando a rifiutare i servizi e questo compromette una situazione di reperibilità mezzi già alquanto precaria.

Per cercare di coprire le richieste delle clientela - continua la nota dell'operatore - sarebbe necessario convincere i vettori ad utilizzare la viabilità alternativa passando da Piacenza con un incremento di circa 100 km a tratta, pari ad euro 130,00 di cui non possiamo certo farci carico come CTI. In caso contrario rischia di essere totalmente compromesso lo stato dei servizi.



www.conferenzaGNL.com



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Competitività porti Italia

ripartenza dell'economia europea, come sottolineato dagli interventi di deputati e rappresentanti delle istituzioni europee e del Governo che si sono confrontati con gli operatori dei due settori particolarmente danneggiati.

Tra i d'union degli interventi, la necessità di un utilizzo adeguato, senza alterare in modo significativo le regole della concorrenza, degli strumenti finanziari messi in campo dall'Unione Europea per far fronte all'emergenza e consentire, così, il rilancio dell'economia, anche marittima. Il tutto in un quadro di regole più semplici e con una programmazione e realizzazione delle opere nei tempi stabiliti.

«Le Infrastrutture logistiche e portuali sono fondamentali - ha precisato il presidente di Majo - e, oggi più che mai, c'è bisogno di renderle più competitive, sostenibili e più digitalizzate. I porti sono uno dei settori che più hanno risentito della crisi e subito danni ingenti. A partire dal blocco del traffico crocieristico e passeggeri, solo quest'ultimo oggi in ripresa. La portualità italiana è, però, al 46° posto al mondo in termini di competitività. È fondamentale, quindi, riflettere su come rivedere il sistema portuale italiano nel suo complesso per colmare il gap infrastrutturale dei nostri porti. È l'UE sta mettendo a disposizione gli strumenti per reagire. Il nuovo quadro finanziario dovrebbe portare ad una maggiore competitività dei nostri scali e il fatto che l'emergenza si sia collocata all'inizio delle programmazioni finanziarie europee, ma anche nazionali e regionali, è stato un vantaggio. Le merci oggi viaggiano per l'80% attraverso il vettore marittimo e si rende necessario colmare la carenza di osmosi tra i porti e il sistema ferroviario, ancora poco utilizzato

in Italia benché meno impattante sotto il profilo ambientale. E noi, come porto di Civitavecchia, stiamo investendo molto sul cosiddetto "ultimo miglio ferroviario" anche grazie ai finanziamenti a fondo perduto dell'UE che ha premiato i nostri progetti in quanto concreti e rispondenti al leit motiv della normativa europea in tema ambientale: tutte le iniziative portate avanti non possono, infatti, prescindere da un'analisi di sostenibilità ambientale. A breve, quindi, firmeremo la Convenzione con RFI proprio per assicurare l'adeguamento tecnologico e in sicurezza dell'ultimo miglio ferroviario potenziando così la connessione tra porto e rete ferroviaria nazionale».

Oltre a ribadire, infine, l'importanza dell'ulteriore sviluppo delle Autostrade del Mare (che dovrebbero svilupparsi anche tra porti nazionali) e dei corridoi trasversali (tra Tirreno ed Adriatico) non solo per il trasporto passeggeri ma soprattutto per le merci, il presidente dell'AdSP ha posto l'attenzione sulla cosiddetta "filiera corta", una carta che intende giocare (anche nell'ambito dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata) per attrarre nuovi traffici e nuovi investitori nel maggior scalo del network laziale e che è perfettamente in linea con gli obiettivi (europei e nazionali) di sviluppare un trasporto intelligente e sostenibile, riducendo anche le percorrenze chilometriche dei trasporti sia lato mare che lato terra. Oggi più che mai è, infatti, fondamentale scegliere quei porti che siano più vicini alla destinazione finale delle merci. E Civitavecchia è a un passo da Roma, uno dei maggiori mercati italiani.

Per il Parlamento Europeo hanno partecipato al dibattito Brando Benifei, capo delegazione del Partito Democratico (S&D); Marco Campomenosi, capo delegazione della Lega (ID) e Carlo Fidanza, capo delegazione di Fratelli d'I-

talia (ECR).

Per il Governo è intervenuto Salvatore Margiotta, sottosegretario al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Oltre al presidente di Majo, a rappresentare i settori della logistica e dei trasporti erano presenti Gianfranco Battisti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato; Marcello Di Caterina, vicepresidente dell'Associazione Logistica dell'intermodalità sostenibile; Pasquale Russo, segretario generale di Confraporto; Francesco Sciaudone, managing partner dello studio legale Grimaldi.

Per le flotte mondiali,

est" stanno elaborando tra nuovi arrivi e nuovi noleggi la composizione delle proprie flotte container.

Dalla tabella che pubblichiamo qui sopra si evincono alcune interessanti considerazioni. La prima è che rimane incontrastata in testa alla classifica l'europea APM-Maersk, anche come numero di navi di proprietà; incalzata dall'altra europea, la MSC al secondo posto come capacità di TEUs, ebbene la sua flotta sia costituita in buona parte da navi noleggiate (74,5%). La terza posizione di Cosco la dice lunga sui cinesi, anche se per gli ordini la compagnia rimane relativamente prudente. Al contrario della taiwanese Evergreen che ha scalato la classifica fino al 7° posto ed ha il record di navi ordinate, ben 61 per il 42,3% della flotta. Al contrario di Zim che dopo la cura di rilancio non ha navi in ordinazione e segue la politica di operare con la quasi totalità di navi noleggiate (93,3%).

Mancano ad oggi i dati sulla tipologia delle navi, specie per i tipi di motorizzazione, anche se sta crescendo a ritmi incalzanti l'ordinazione di navi "ibride", cioè in grado anche di utilizzare il GNL come carburante.



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

La compagnia di navigazione danese Maersk intanto ha abbattuto il primato della nave portacontainer ceduta per scrap fino ad oggi, superando un primato fatto segnare appena poche settimane fa.

Dopo la recente cessione per demolizione (riciclo) delle due navi portacontainer Kokura e Kawasaki (ex-Katrine Maersk ed ex-Kirsten Maersk) da 7.403 TEUs e 23 anni d'età (entrarono sul mercato nel 1997), la shipping company danese ha infatti appena dismesso anche la Sine Maersk da 9.600 TEUs di capacità costruita nel 1998 (22 anni). Secondo Alphaliner quest'ultima nave, gemella delle altre due recentemente demolite ma con maggiore capacità a seguito di un intervento di allungamento durante la sua storia professionale, sarà la più grande (per capacità di TEUs) portacontainer mai demolita fino ad oggi.

Sempre secondo quanto rivelato da Alphaliner la Sine Maersk verrà fatta a pezzi in un cantiere turco, ad Aliaga, e non in Asia, ottenendo circa 100 dollari in meno per ogni tonnellata di acciaio riciclabile.

Oltre alla notizia del primato dimensionale, anche il fatto che Maersk opti per una demolizione

meno redditizia ma più eco-compatibile rappresenta un'evoluzione importante all'interno del mercato dello shipping perché si traduce per l'armatore in una rinuncia a diversi milioni di dollari.

“Italia veloce” parte con 41

sistema del ponte di Genova, c'è il completamento della superstrada A12 tra Tarquinia a San Piero in Palazzi, raccordandosi all'abortita (ma sempre a pagamento) abbozzo di autostrada in area Cecina con il casello di Rosignano. Sul piano ferroviario il punto focale è il nodo di Genova: ma non è previsto ad oggi, il famoso tratto ad alta capacità tra il porto di Livorno e il nodo di Firenze che per la logistica dell'Italia Centrale è altrettanto importante. Per i traffici marittimi dell'Italia Centrale è più che mai indispensabile e urgente.

Non riferiamo degli altri temi nell'elenco di “Italia Veloce” perché in molti casi si tratta di semplici indicazioni di priorità, da convalidare nel dibattito parlamentare e poi sul piano operativo. Merita una citazione a parte

l'inserimento tra le opere portuali da “velocizzare” della Darsena Europa per Livorno - con immediato plauso sia del governatore della Toscana Enrico Rossi, sia del sindaco Luca Salvetti, del presidente dell'AdSP Stefano Corsini, sia infine del presidente della Camera di Commercio di Maremma e Tirreno Riccardo Breda - con il sistema del ponte di Genova e relativa nomina del commissario. Su questo punto c'è stato - come ha ricordato l'assessore livornese ai porti Barbara Bonciani - già un precedente impegno del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli. Ma a parte un progetto di massima almeno tre volte cambiato (e ridotto) sulla sospirata darsena nuova livornese c'è ancora tutto da costruire. Sarà davvero un'“Italia veloce” a farlo entrare nel concreto?

Va infine citato che si torna a spingere sul Mose, i cui recenti collaudi hanno confermato alcune complessità operative, legate peraltro alla mancanza di una manutenzione continua durante il fermo per gli interventi della magistratura. Venezia ne ha bisogno. E l'Italia ne ha bisogno per dimostrare che i finanziamenti europei spesi per la grande opera non sono stati sprecati.



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, junior advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante le regole della concorrenza.

Anche nel bunkeraggio è importante rispettare le regole della concorrenza



Luca Brandimarte

ROMA—La previsione di un obbligo di approvvigionamento presso il solo deposito costiero locale rappresenta una restrizione della concorrenza nella commercializzazione del carburante, suscettibile di attribuire potere di mercato a un solo operatore della vendita, a discapito sia dell'attività dei concorrenti, sia della possibilità per la clientela di ottenere migliori condizioni di acquisto del prodotto tramite un valido confronto competitivo.

È quello che ha affermato l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (“AGCM”) all'esito della propria attività istruttoria sulle modalità di svolgimento dell'attività di bunkeraggio marittimo a mezzo bettolina. Il tutto, facendo seguito ad una segnalazione relativa all'esistenza di restrizioni poste in essere all'interno di un importante scalo italiano sull'esercizio del servizio di bunkeraggio.

In generale, il servizio di bunkeraggio marittimo, lo ricordiamo, altro non è che il servizio di rifornimento a mezzo di motocisterne dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi a bordo delle navi. Inoltre, la disciplina dell'attività di bunkeraggio è, ad oggi, regolata in maniera specifica da una apposita circolare del MIT, la quale, a sua volta, contiene una sezione ad hoc relativa all'attività di bunkeraggio a mezzo bettolina.

La presa di posizione dell'AGCM di cui in premessa, fa seguito all'esame dell'ordinanza adottata dalla locale Autorità Marittima del porto interessato, la quale prevede che il servizio di bunkeraggio possa effettuarsi in quel determinato scalo solo a mezzo di bettoline che si riforniscono presso i locali depositi costieri. Il tutto precludendo in toto l'operatività del soggetto segnalante presso l'area portuale interessata, atteso che la sua attività risulterebbe sospesa in quanto il proprio approvvigionamento di carburante proverrebbe da depositi costieri situati in differenti località portuali da quella indicata nella citata ordinanza.

Alla luce di ciò, l'AGCM, rilevando che le disposizioni ministeriali vigenti sulle modalità di svolgimento dell'attività di bunkeraggio a mezzo bettolina non individuano un obbligo per l'operatore (concessionario) di approvvigionarsi esclusivamente presso i locali depositi costieri, ha ribadito - come peraltro già evidenziato in un risalente caso avente ad oggetto una analoga restrizione per lo svolgimento dell'attività di bunkeraggio in un porto siciliano - che la previsione di un obbligo di approvvigionamento presso il deposito costiero locale sia una pratica concorrenziale restrittiva.

Da qui, dunque, il conseguente auspicio dell'AGCM indirizzato alla locale Autorità Marittima di modificare l'ordinanza in commento al fine di “renderla conforme alla disciplina della concorrenza, eliminando le disposizioni restrittive”, adottando una interpretazione “che consenta ai soggetti già concessionari dell'attività di bunkeraggio a mezzo bettolina di poter operare nel mercato senza improprie limitazioni”.

In conclusione, la segnalazione in commento ribadisce un concetto che può sembrare scontato ma non lo è affatto; e cioè che è essenziale un'applicazione uniforme, anche a livello locale, delle regole concorrenziali tra gli operatori in ambito portuale. Il tutto a beneficio, non solo di questi ultimi, bensì della stessa utenza portuale (finale). Ad oggi, infatti, gli assetti organizzativi monopolistici adottati in passato a livello locale in ambito portuale, spesso mal si conciliano con le norme (nazionali ed unionali) vigenti in materia di concorrenza. Da ultimo, quanto affermato dall'AGCM ben si adatta anche ai principi di trasparenza, proporzionalità e soprattutto non discriminazione di cui all'ormai noto Regolamento (UE) 2017/352, sulla trasparenza finanziaria nei porti, applicabile (anche) al servizio di bunkeraggio.





LOGISTIC EXPERIENCE

GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING

INGEGNERIA LOGISTICA

TRASPORTI E MONTAGGI

LOGISTICA PER E-COMMERCE

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