

# LA GAZZETTA MARITTIMA



Anno LV n. 77

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 12 OTTOBRE 2022

CON UNA "CALL FOR INPUT" RIVOLTA AGLI OPERATORI

## ART, indagine sui porti

L'agenzia chiede suggerimenti per incrementare competitività, dinamicità e trasparenza - Le concessioni e i servizi



Nicola Zaccheo

TORINO - L'Autorità di regolazione ART ha avviato un procedimento per la revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018; e ha indetto una call for input con cui acquisire preliminarmente, da parte degli interessati, osservazioni ed altri elementi utili alla definizione di misure regolatorie necessarie ad incrementare la dinamicità, la trasparenza e la competitività dei porti italiani".

Tenuto conto delle innovazioni del contesto, anche normativo, del settore, - scrive ART - sono stati individuati alcuni ambiti di possibile intervento regolatorio, come le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali, le concessioni di aree e banchine portuali, le concessioni afferenti ai terminal destinati all'ormeggio delle unità da crociera/traghetti, all'accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento delle attività connesse, l'accesso ai servizi ed alle infrastrutture portuali.

I soggetti interessati possono inviare all'Autorità, entro il 6 dicembre 2022, osservazioni o altri elementi utili in merito alle tematiche illustrate nel documento pubblicato sul sito web <https://www.autorita-trasporti.it/delibere/delibera-n-170-2022/>.

### Università Pisa giornata di studi geopolitica mare

LIVORNO - Il titolo è significativo: Italia, una nazione protesa sul mare. Sottotitolo: identità marittima nazionale e nuovi equilibri economici-strategici. È il tema dell'iniziativa congiunta tra l'Accademia (segue in ultima pagina)

NOSTRA INTERVISTA A MATTEO ITALO RATTI, AD CALA DE' MEDICI

## Marinas e nautica, il punto concreto



Matteo Italo Ratti

ROSIGNANO - I fatti gli danno ragione: ha trasformato in pochi anni un porto in fallimento in una delle realtà più apprezzate d'Italia, il Marina Cala de' Medici. Oggi Matteo Italo Ratti, ad e direttore, ma anche animatore di un network di marinas tirrenici, ci ha cortesemente fatto il punto della nautica italiana, non solo per Vip. Ecco l'intervista.

Quest'anno, secondo i dati riferiti al salone di Genova, la domanda di posti barca sarebbe aumentata del 4,2% livello nazionale. Per quanto riguarda il network di cui fa parte Cala de' Medici com'è andata? Per quanto riguarda la stagione 2022, confermiamo che la stessa si è conclusa positivamente anche se - durante la riunione con gli ad delle società aderenti al Consorzio Marine della Toscana - abbiamo sottolineato un warning: infatti, abbiamo rilevato un cambio importante sulla tipologia A.F. (segue a pagina 7)

## Navigare, domani



LIVORNO - I problemi di oggi, per i portuali ma anche per lo shipping, hanno aperto una finestra con tanti interrogativi sul domani. E anche con tante ipotesi, proposte, forse sogni. Si moltiplicano - forse all'eccesso - anche le fiere e i webinar con cui esperti, associazioni, costruttori e anche scienziati ipotizzano scelte da qui...all'eternità sui carburanti, sulle navi più verdi ancora, sui porti robotizzati, sul ritorno alla vela. L'immagine qui sopra prova a sintetizzare almeno alcuni aspetti di questo dibattito.

Di recente da parte del RINA si è ipotizzato un ritorno ai motori navali a carburanti nucleari. Ritorno, perché da almeno trent'anni grandi navi da guerra, anche europee, usano l'uranio e il torio per produrre energia. L'ipotesi di piccoli motori atomici è suggestiva, anche perché sia l'uranio che il torio sono abbondanti in natura (si calcola che ci siano scorte sufficienti a un consumo globale mondiale per almeno 250 anni, a costi di estrazione sempre più concorrenziali) e il mare stesso è un serbatoio da cui estrarre (oggi a costi alti, domani chissà) uranio puro; e il problema delle scorie radioattive è stato risolto da tempo per le 260 centrali nucleari attualmente in ser-

Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

### A La Spezia via al progetto cold ironing

LA SPEZIA - Con decreto del presidente dell'AdSP Mario Sommariva, è stato dato avvio alla procedura di gara per l'affidamento dell'appalto di progettazione definitiva, esecutiva e realizzazione della cabina di trasformazione per il cold ironing a servizio del Molo Garibaldi, che sarà in grado - dice una nota dell'Autorità Portuale - di erogare una potenza di 16 Megawatt, necessari per alimentare le navi all'accosto.

Si tratta del primo lotto di interventi di realizzazione delle infrastrutture energetiche a servizio delle banchine del comparto crocieristico e del comparto commerciale del porto della Spezia, per un valore di 8,5 milioni di Euro di cui 5,5 milioni finanziati sul PNC/PNRR e 3 milioni con fondi dell'Autorità.

L'aggiudicazione dell'appalto avverrà secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, mediante la valutazione di un'offerta tecnica e di un'offerta economica. Il bando sarà pubblicato nei prossimi giorni sul sito dell'ente e sulla Gazzetta Ufficiale.

Fra alcune settimane sarà la volta della gara di appalto per l'elettrificazione delle banchine del comparto commerciale, per un valore di 12.000.000 milioni di Euro interamente finanziati dal PNC/PNRR, il cui progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) è in fase di verifica. Anche in questo caso le successive fasi di sviluppo del progetto, di acquisizione dei necessari pareri e nulla osta e di esecuzione dei lavori interesseranno gli anni 2023- (segue in ultima pagina)

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



logistics@sisam.it

39-0586243810

## Per evitare un mare di guai...

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

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



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

PER FAR FRONTE ALLA DRAMMATICA CRISI ENERGETICA

## L'UE punta sui reattori nucleari

ROMA - Sono oltre 90mila le imprese che in Italia rischiano la chiusura entro la metà del 2023, anche a causa delle maxi-bollette in arrivo nei prossimi 12 mesi. Per loro la stangata sarà di 11 miliardi di euro. A rivelarlo l'ultima infografica pubblicata dall'Unicusano - l'università telematica (segue in ultima pagina)

### Il grido di dolore dei porti

LIVORNO - Comunque la si voglia vedere, la crisi energetica che sta mettendo in ginocchio l'Europa (e non solo) non si potrà risolvere in pochi mesi. Complice dei tempi lunghi specialmente in Italia è anche la nostra borbonica burocrazia, con la relativa sovrapposizione e (A.F.) (segue in ultima pagina)



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

MARITIME SOLUTIONS  
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

## A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE  
SALVAGE AND WRECK REMOVAL  
OIL AND GAS OSV SERVICES  
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS  
COASTAL STORAGE DEPOTS  
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



PER LE SOLUZIONI EUROPEE DEDICATE AL TRASPORTO MERCI

# GRUBER Logistics e la guida autonoma

Quasi 30 milioni di investimenti per testare i veicoli pesanti in ambiti operativi



OSLO – La Commissione europea ha deciso di accelerare la ricerca nell'ambito della guida autonoma per il trasporto merci sostenendo finanziariamente progetti pilota direttamente in ambiti operativi. Attraverso il programma quadro Horizon Europe, il più importante programma finanziario europeo dedicato alla ricerca, la Commissione Europea ha assegnato una sovvenzione di 23 milioni di euro per un budget totale di circa 28 milioni di euro, a un consorzio composto da 29 partner per testare e validare l'implementazione di soluzioni di guida autonoma.

Un aspetto fondamentale del progetto è la forte presenza di attori chiave dell'industria logistica europea come VOL-

VO, EINRIDE, DAF TRUCKS, DFDS, MOLLER - MAERSK e GRUBER Logistics.

Il cosiddetto progetto MODI andrà a testare soluzioni del livello più avanzato di automazione, direttamente quindi senza conducente a bordo e avrà una durata di 4 anni. I test saranno effettuati sul corridoio autostradale che va da Rotterdam, nei Paesi Bassi, a Moss, in Norvegia, attraversando quattro confini nazionali e supportando le operazioni di terminal in quattro diversi porti del Nord Europa. Inoltre, è previsto un test



specifico all'interno della città di Amburgo.

Rispetto al passato la novità è rappresentata da GRUBER Logistics, società italiana balzata recentemente alla cronaca Europea per l'acquisizione della tedesca Universal Transport, e

confermatasi con questa nuova iniziativa una delle realtà più dinamiche del panorama logistico europeo.

GRUBER Logistics, non solo rappresenta l'unica società italiana presente nel consorzio, ma anche l'unica società del Sud Europa.

DAL COMITATO DI GESTIONE DI CIVITAVECCHIA

## Sovrattassa sulle merci

Finzierà anche l'ultimo miglio ferroviario



Pino Musolino

Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino sono stati varati provvedimenti importanti come variazione di bilancio e una sovrattassa sulle merci.

Tra gli atti approvati dal comitato, la V nota di variazione al bilancio di previsione 2022, per complessivi 10 milioni di euro, derivanti per la maggior parte dalle maggiori entrate sulle merci registrate rispetto a quanto preventivato.

Inoltre, è stato approvato l'incremento di 0,106 euro a tonnellata dell'aliquota della sovrattassa sulle merci imbarcate e sbarcate nel porto di Civitavecchia a decorrere dal primo gennaio 2023. Il maggiore gettito servirà a cofinanziare gli

interventi per l'ultimo miglio ferroviario, insieme ad una ulteriore tranche del prestito BEI.

"In questo caso - afferma il presidente Pino Musolino - l'aumento di una tassa servirà ad aumentare la competitività del porto, che potrà finalmente dotarsi di binari sulle banchine, con collegamenti diretti sulla 24 e la 25 e con un fascio binari da 650 metri. Sarà così rimosso ogni tipo di ostacolo per portare quei traffici a cui finora alcuni operatori hanno dovuto rinunciare per l'impossibilità di attuare lo scambio nave-ferro in banchina".

Infine, è stato approvato il primo bilancio di sostenibilità dell'ente.

CON "OVERTURE" GIÀ ORDINATO DALL'AMERICAN AIRLINES

## Arriva il supersonico passeggeri



FORT WORTH – American Airlines e Boom Supersonic hanno annunciato l'accordo per l'acquisto di venti aeromobili Overture, con un'opzione per altri 40. American ha versato un deposito non rimborsabile per i primi venti velivoli. Si prevede che Overture possa trasportare i passeggeri a una velocità doppia rispetto agli aeromobili commerciali più veloci di oggi.

L'Overture di Boom Supersonic

sottolinea la compagnia - introdurrebbe un nuovo importante vantaggio in termini di velocità nella flotta di American, che attualmente è la più giovane ed efficiente tra i vettori statunitensi. Secondo i termini dell'accordo, Boom deve soddisfare i requisiti operativi, di prestazione e di sicurezza standard del settore e le altre condizioni consuete di American prima della consegna degli Overture.

"Guardando al futuro, i viaggi supersonici saranno una parte importante della nostra offerta ai passeggeri", ha dichiarato Derek Kerr, chief financial officer di American. "Siamo entusiasti di come Boom darà forma al futuro dei viaggi, sia per la nostra compagnia che per i nostri passeggeri".

Il supersonico Overture è stato progettato per trasportare 65-80 passeggeri a una velocità di Mach 1,7, ovvero al doppio di quella degli attuali aeromobili commerciali più veloci, con un'autonomia di 4.250 miglia nautiche (oltre 7.800 Km). Ottimizzato per la velocità, la sicurezza e la sostenibilità, Overture è anche progettato per volare su più di 600 rotte in tutto il mondo impiegando meno della metà del tempo. Tra le tante opportunità, sarà possibile volare da Miami a Londra in poco meno di cinque ore e da Los Angeles a Honolulu in tre ore.

**AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI**  
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

**MSC**  
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

BORGHI DEI DOTTI

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

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: [it015-spadonia@mscspadoni.it](mailto:it015-spadonia@mscspadoni.it)

CON UN TOTALE RICONDIZIONAMENTO DEI PROPRI CARRELLI ELEVATORI

# Linde garantisce anche l'usato



LAINATE – I carrelli elevatori usati sono sempre più richiesti dagli operatori della logistica in quanto offrono una serie di importanti vantaggi: sono disponibili in tempi brevi, hanno prezzi competitivi e contribuiscono agli obiettivi di sostenibilità, permettendo di prolungare il ciclo di vita dei carrelli elevatori e aiutando a risparmiare risorse. Per rispondere a questa crescente richiesta del mercato, Linde Material Handling ha presentato il nuovo programma di rigenerazione e ricondizionamento "Approved Trucks" che permette di garantire tutta l'efficienza, la potenza e la qualità del brand Linde MH anche per i carrelli elevatori usati. Il sigillo di Qualità Certificata "Approved Trucks" sarà infatti attribuito solamente ai carrelli usati Linde sottoposti ad un lungo e dettagliato processo di rigenerazione che si svolgerà all'interno dei centri specializzati del Gruppo.

"Da sempre, Linde è impegnata a garantire uno standard di elevata qualità per la propria flotta di carrelli usati", sottolinea Nicola Tam-

burri, head of rental & used trucks di Linde Material Handling. "Prima di ricevere il sigillo di qualità", spiega Nicola Tamburri, "i veicoli vengono infatti sottoposti a una severa ispezione e ad un dettagliato processo di ripristino: dalla pulizia al controllo della componentistica passando per la riverniciatura, i nostri tecnici effettuano un'analisi approfondita al fine di garantire uno standard qualitativo uniforme.

Non solo: gli operatori che scelgono un carrello elevatore usato con qualità certificata possono godere di ulteriori vantaggi. Tutti i carrelli usati possono essere infatti personalizzati per adattarsi alle diverse esigenze e condizioni di impiego attraverso dieci pacchetti di equipaggiamenti e di assistenza, applicati separatamente o in combinazione tra loro. Le funzioni supplementari proposte si basano sulla moderna tecnologia Linde - adottata nei carrelli industriali più recenti - mentre i carrelli vengono configurati anche con breve preavviso e consegnati direttamente presso la sede del cliente.

I pacchetti offerti comprendono infatti accessori relativi alla sicurezza, all'ergonomia, all'alimentazione fino alle offerte dedicate all'assistenza e garanzia. Ad esempio, gli operatori che scelgono il "Safety Pack" troveranno accessori su misura per il modello di carrello specifico per migliorare le condizioni di visibilità dei conducenti con fari da lavoro a LED di alta qualità.

Nel caso dei carrelli controbilanciati, questi equipaggiamenti aggiuntivi includono il segnale luminoso "BlueSpot", la cintura di sicurezza di forte impatto visivo "Orange Belt" e lo specchio retrovisore interno panoramico. Il pacchetto "Driver Pack" migliora invece l'ergonomia del veicolo con una postazione di guida completamente rinnovata. L'"Energy Pack" offre agli operatori la possibilità di installare una nuova batteria di trazione per aumentare l'efficienza energetica del carrello usato, mentre il "Color Pack" permette di personalizzare i carrelli con particolari vernici, un pacchetto utile per adattare i carrelli al Corporate Design aziendale o per differenziare la propria flotta. Infine, particolare attenzione è dedicata all'assistenza dei mezzi.

Di norma, tutti i carrelli elevatori usati Linde sono garantiti da 6 a 12 mesi o da 500 a 1.000 ore di funzionamento, tuttavia, il Gruppo ha deciso di proporre alcuni pacchetti aggiuntivi che offrono assistenza completa, includendo opzioni di manutenzione regolare e preventiva. Inoltre, è possibile prolungare ulteriormente il periodo di garanzia.

# Un patto sistema logistico Veneto

Promozione territoriale, sviluppo intermodale e transizione energetica



Nella foto: Due momenti dell'incontro.

PADOVA – I rappresentanti del porto di Venezia e Chioggia, degli interporti e degli aeroporti del Veneto a servizio del trasporto di merci e passeggeri si sono incontrati in Fiera a Padova per siglare, alla presenza del vicepresidente e assessore alle Infrastrutture e Trasporti Regione Veneto Elisa De Berti, un patto di collaborazione per la promozione e lo sviluppo del Sistema Logistico Veneto (SLV).

All'incontro hanno partecipato: Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale,

Enrico Marchi, presidente del Gruppo SAVE, Franco Pasqualetti, presidente di Interporto Padova, Primo Vitaliano Bressanin, presidente Interporto Rovigo, Corrado Donà, amministratore delegato di Portogruaro Interporto e Matteo Gasparato, presidente di Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa.

Il sistema infrastrutturale del Veneto con i suoi 10.300 Km di strade, 1.850 Km di ferrovie e 135 Km dell'asta fluviale Po-Fissero-Tartaro-Canalbianco (oltre ai 430 km della Litoranea Veneta), movi-

menta nel complesso 71,4 milioni di tonnellate di merce e 20,3 milioni passeggeri all'anno. Si tratta, quindi, di un'eccellenza nel panorama europeo e si trova al crocevia di nodi primari all'interno delle Reti Ten-T a presidio dei corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo, nonché delle Autostrade del Mare. Il nuovo "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility - CEF2), finalizzato a promuovere gli investimenti per completare e modernizzare le reti trans-europee nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale, evidenzia il ruolo strategico delle sinergie e delle partnership tra attori pubblici e privati per sviluppare le suddette reti trans-europee, accelerando la de-carbonizzazione e la digitalizzazione dell'economia dell'Unione Europea.

"La firma odierna è un'occasione storica per avviare una sinergia strategica tra nodi logistici che hanno sede nel territorio regionale ma la cui valenza va ben oltre e viene riconosciuta anche a livello europeo" - dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Settentrionale - "Il Veneto può contare su nodi core e comprehensive della rete transeuropea dei trasporti. Oggi diamo valore concretamente alla sistematizzazione e al coordinamento della realtà logistica regionale che, attraverso attività promozionali congiunte e con il necessario supporto della Regione, dovrà cogliere, a livello internazionale ed europeo, quelle opportunità necessarie a garantire crescita economica, creazione di posti di lavoro e spinta all'innovazione e alla sostenibilità.

"È un momento importante di coesione fra le strutture logistiche venete che permetterà di affrontare con determinazione le prossime sfide di mercato. Uniti si vince." dichiara Franco Pasqualetti, presidente di Interporto Padova Spa.



## SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

### MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters

Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com



A GREEN LOGISTICS EXPO DI PADOVA

# Sostenibilità e imprese, lo stato dell'arte



PADOVA – La sostenibilità ambientale è un aspetto imprescindibile per lo sviluppo delle imprese e ancor di più nel settore della logistica, dove l'adozione di scelte green risultano essere ancora più strategiche e competitive. Un'analisi approfondita a riguardo è stata realizzata dal Green Transition Hub di LIUC Università Cattaneo, tra i protagonisti della seconda edizione di Green Logistics Expo,

il salone della Logistica Sostenibile promosso da Padova Hall e organizzato da Senaf. La rassegna è stata inaugurata mercoledì alla presenza del ministro Enrico Giovannini a Padova Exhibitions e si è chiusa venerdì.

Durante la prima giornata di fiera, i ricercatori del Green Transition Hub di LIUC Università Cattaneo, tra i protagonisti della seconda edizione di Green Logistics Expo,

Survey, in collaborazione con la rivista LOGISTICA, nell'ambito del convegno "Quanto è green la vostra logistica? I risultati dell'indagine condotta dalla LIUC - Università Cattaneo".

I risultati dell'indagine, condotta su un campione di oltre 500 direttori logistici e della supply chain in Italia, hanno consentito di studiare da vicino il livello di adozione e diffusione delle attuali soluzioni tecnologico-organizzative in tema di sostenibilità delle aziende italiane del settore.

Dall'analisi emerge che se il 95% delle multinazionali, influenzate anche dalle logiche ESG, ha obiettivi di sostenibilità dichiarati: lo stesso non può dirsi per le PMI, di cui ben il 45% non ha ancora dichiarato tali obiettivi, anche se in generale si registrano investimenti crescenti in imballi e unità di carico e in generale nei magazzini e nel campo dell'intra-logistica.

Tra le best practice adottate in queste aree, al fine di ridurre i consumi di energia, vi sono le certificazioni ambientali per i magazzini, impianti di biogas e adozione di illuminazione LED.

Rispetto a trasporti e distribuzione, l'impegno si sposta su soluzioni volte a ridurre le emissioni dei mezzi in uso, adottando flotte elettriche o soluzioni gestionali per ottimizzare i percorsi.



NEL CONCORSO DEL PROGETTO EUROPEO LIFE CONCAPTU MARIS

## Ecco la foto vincitrice



Nella foto: La stenella in volo.

ROMA – Sono stati annunciati i vincitori del concorso fotografico "Profondo blu: balene, delfini e tartarughe in mare aperto", legato al progetto europeo LIFE Conceptu Maris (CONservation of CETaceans

and Pelagic sea Turtles in Med: Managing Actions for their Recovery In Sustainability). Il concorso è promosso da Triton Research ed è rivolto a tutti coloro che hanno saputo raccontare con uno scatto

la bellezza che si può ancora incontrare nel nostro Mediterraneo, anche a molte miglia dalla costa. La premiazione è prevista per venerdì prossimo 14 ottobre.

Ritrarre cetacei e tartarughe in mare aperto - scrivono i promotori - è difficile perché fuori dall'acqua gli animali si espongono per un istante e incontrarli in immersione richiede molta fortuna e, nello stesso tempo, pianificazione. Nella selezione dei premiati, la giuria ha quindi privilegiato chi è riuscito a ottenere una buona immagine.

Lo scatto vincitore è quello di Eleonora Pignata (Savona), con il favoloso il salto della stenella striata (Stenella coerulealaba) "congelata" in volo. L'immagine è molto nitida e di grandi dimensioni (quindi non è stata molto "ritagliata"), due aspetti che testimoniano la prontezza e la capacità della fotografa. Al secondo posto si è classificata Gabriella Motta (Genova), con i grampi (Grampus griseus) in superficie.

ENTRERÀ IN SERVIZIO ENTRO IL 2024 NEGLI USA

## L'aereo elettrico DHL Cargo



MILANO – DHL Express ha celebrato il debutto del primo aereo completamente elettrico Alice di Aviation Aircraft, avvenuto negli Stati Uniti. Il gruppo ha già ordinato 12 esemplari di questo aereo in versione cargo, con consegne previste entro il 2024. Alice, che può essere condotto da un solo pilota, richiederà un tempo di carica di 30 minuti, potrà trasportare carichi di

1.250 chilogrammi e volare per un massimo di 815 chilometri.

La società ha spiegato che dopo il decollo avvenuto dall'aeroporto internazionale di Grant County, nello stato di Washington, negli Usa, il mezzo ha completato il suo volo inaugurale a Moses Lake raggiungendo durante le operazioni un'altitudine di oltre 1.000 metri.

Gabriella Ruspa, managing

director marketing & business development DHL Express Italy, ha affermato: "In qualità di azienda logistica leader a livello mondiale, abbiamo l'enorme responsabilità di dare l'esempio nel nostro settore ed essere un leader della sostenibilità".

Ruspa ha poi parlato delle "misure introdotte anche in Italia per rendere, già entro il 2030, le catene di approvvigionamento più sostenibili e per ridurre le emissioni di CO2", citando in particolare "l'utilizzo di combustibili alternativi per quanto riguarda gli aerei, l'espansione della flotta di veicoli elettrificati per l'ultimo miglio e la costruzione di edifici a risparmio energetico per le nostre sedi". In questo scenario, l'introduzione nella flotta di velivoli e-cargo "è un tassello fondamentale nel processo di transizione ecologica che tutta l'azienda ha intrapreso e che sta perseguendo con grande convinzione in tutti gli ambiti di sua competenza".

DAL CONCORSO EUROPEO PER SALVARE LA "PINNA NOBILIS"

## La bavosa e la nacchera

La fotografia subacquea è più che mai in auge nei progetti europei per l'ambiente. È il caso del LIFE Pinna, Conservation and re-stocking of the Pinna nobilis in the western Mediterranean and Adriatic sea, che punta a proteggere, monitorare e recuperare le popolazioni sopravvissute della nacchera di mare, Pinna nobilis, il più grande mollusco bivalve del Mediterraneo che negli ultimi anni è stato decimato da un'epidemia, detto comunemente nacchera.

Il 5 ottobre sono stati annunciati i vincitori del concorso fotografico "Vita tra gli scogli", lanciato da Triton Research nel corso dell'estate, per raccontare la biodiversità che ancora si può trovare sui fondali del nostro mare.

La selezione non è stata semplice, perché sono arrivate molte immagini interessanti, anche di specie non banali. Al primo posto si è classificato Alessandro Grasso (Genova), con uno scatto speciale che immortalava una bavosa (Parablennius gattorugine), che si sporge dalle valve di una Pinna nobilis morta. L'immagine è di eccellente qualità, è creativa e documenta un comportamento interessante di questi pesci, che spesso utilizzano come rifugio ciò che incontrano sul fondale.



**GIGONI**  
ARREDA IL TUO LAVORO

**SOLUZIONI EVOLUTE PER IL TUO MAGAZZINO**

- VERIFICHE ISPETTIVE E CERTIFICAZIONI
- PROGETTAZIONE SU MISURA
- MATERIALI IN PRONTA CONSEGNA
- SISTEMI DINAMICI E AUTOMATIZZATI
- SOPPALCHI E SCALE IN CARPENTERIA

**DALMINE S**  
LOGISTIC SOLUTIONS

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

**CAROLI**



**H o t e l s**

**FEDERMANAGER**  
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI  
LIVORNO



CON UN CORSO NEL BIENNIO ISIS A LIVORNO

## Più sicurezza sul lavoro



Gianfranco Simoncini

LIVORNO – La sicurezza sui luoghi di lavoro entra tra le materie di studio delle scuole superiori. L'inserimento di questa materia nel piano formativo interesserà per l'anno scolastico in corso alcune classi del primo biennio dell'ISIS Buontalenti Cappellini Orlando.

Si tratta di una fase sperimentale; l'obiettivo, tuttavia, è quello di estendere la materia della sicurezza sui luoghi di lavoro nella programmazione di tutti gli istituti cittadini.

Il progetto è stato presentato a palazzo Comunale dall'assessore al Lavoro e alla Formazione del Comune di Livorno Gianfranco Simoncini, da Maria Enrica Senesi referente educazione Civica per

l'ISIS Buontalenti-Cappellini-Orlando, da Sonia Avanzoni per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e dal direttore della sede di Livorno di Inail Giovanni Lorenzini.

«Siamo molto soddisfatti - ha affermato l'assessore Simoncini - di poter lanciare questo progetto nato da una richiesta che venne dalle organizzazioni sindacali della nostra città durante i tavoli del Patto Locale della Formazione nel corso dei quali abbiamo avuto modo di discutere sull'esigenza di mettere in campo tutte le iniziative che possono garantire un diritto fondamentale di ogni lavoratore che è quello di tornare a casa la sera così come è uscito la mattina e quindi di non incorrere in incidenti, pericoli, situazioni che mettono in discussione la propria integrità fisica e purtroppo talvolta anche la propria vita.

Del progetto hanno parlato anche Sonia Avanzoni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che ha dichiarato come la realtà che rappresenta abbia subito sposato l'iniziativa, e la professoressa Senesi che ha illustrato come sarà strutturata l'attività formativa all'interno dell'ISIS Buontalenti-Cappellini-Orlando.

SCUOLA/LAVORO SECONDO L'ADSP DI LIVORNO

## Formazione, quella giusta



Nella foto: Un gruppo di studenti sulla banchina ad Alto Fondale.

LIVORNO – Formazione, sì, ma quella giusta. Non più iniziative spot, organizzate sulla base di esigenze contingenti e/o occasionali, ma inquadrare in un percorso organico, programmatico, che consenta alle giovani leve di conoscere a fondo il mondo logistico-portuale e

di sfruttarne appieno le potenzialità.

Nasce da qui, con questa logica, il percorso per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PTCO) messo in piedi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nell'ambito del progetto sperimentale Mareport,

rivolto in questa fase alle classi III, IV e V degli istituti secondari superiori della Provincia di Livorno.

«Si tratta di una reale esperienza di alternanza scuola/lavoro che vogliamo offrire a tutti gli istituti superiori interessati» ha dichiarato il dirigente Formazione dell'ente portuale, Claudio Capuano. «Per la prima volta, la Port Authority si fa parte attiva di un cambiamento culturale e metodico imprescindibile, che vede la formazione quale leva strategica

per avvicinare gli studenti ad un mondo, quella della logistica e della portualità, che può offrire tante occasioni di sviluppo occupazionale».

Il progetto pilota è partito il 3 ottobre e ha coinvolto la classe 5 D indirizzo logistica dell'Istituto Tecnico Vespucci. Una cinque

giorni che si è conclusa Venerdì 7, a corollario dell'iniziativa "Restart", un seminario per dirigenti scolastici organizzato dall'Ufficio Scolastico Regionale della Toscana con la partnership dell'AdSP e tenutosi il 6,7 a Livorno.

Il PTCO rientra tra le iniziative che intendono dare una risposta ai contenuti e agli indirizzi del protocollo d'intesa forMARE Toscana (sottoscritto, oltre che dall'Autorità di Sistema, dalla Regione Toscana, dalla Direzione Marittima Toscana e dalla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno). Scopo di questi progetti è quello di aprire una finestra sulla professionalità del mare.

Soddisfatta la dirigente scolastica dell'Istituto Tecnico Vespucci, Francesca Barone: «Grazie a questo nuovo progetto l'Istituto ha ulteriormente consolidato le sue relazioni con il territorio negli ambiti di competenza dei propri percorsi di studio».

Il progetto è iniziato con il Vespucci ma è esteso a tutti gli istituti tecnici che vogliono aderirvi. «Il mondo della portualità può offrire molte occasioni di sviluppo professionale ed è impensabile che le scuole non abbiano nei suoi confronti un occhio di riguardo. Un grazie alla comunità portuale per aver favorito con una loro fattiva partecipazione la riuscita di questa iniziativa» ha concluso Capuano.

ALL'INTERPORTO DI MARGHERA SBARCA "PACIFIC ROSE"

## Dall'Ucraina mais e semi di soia



VENEZIA – Malgrado la strana guerra che dura ormai da sette mesi, "Pacific Rose" è la nave attraccata al porto di Marghera con il suo carico speciale, degno del nome che parla di pace. Partito dall'Ucraina - dal porto di Yuzhnye non lontano da Odessa - questo colosso dei mari, lungo 200 metri, ha trasportato in Italia 20mila tonnellate di mais e 5mila di semi di soia. Uno sbarco reso possibile dopo lo sblocco dei porti ucraini grazie alle trattative tra Mosca e Kiev e la supervisione della Turchia e della NATO.

«Oggi è stata una giornata particolare - è stato il commento ai microfoni de La Ragione di Bruno Savio, presidente di Interporto Rivers Venezia, la società che gestisce lo scalo navale di Interporto Marghera. Vedere arrivare una nave così grande nel nostro porto è sempre affascinante ancor più se si pensa al carico che trasporta e al fatto che proviene da un paese così

travagliato".

"Pacific Rose" è solo la prima di

sette navi che sbarcheranno nell'Interporto Rivers Venezia. «Complessivamente arriveremo a ricevere qualcosa come 150mila tonnellate dall'Ucraina - continua Savio. L'agroalimentare si conferma un segmento strategico per il nostro terminal: per il 2023 prevediamo di trasportare 350mila tonnellate di merce, numeri che qui a Venezia non si vedevano dal 2016».

I traffici complessivi che transitano per l'Interporto Rivers Venezia - che comprendono per esempio materiali ferrosi, sabbie, marmi, cementi - supereranno quest'anno il milione di tonnellate. Una cifra significativa che ha incentivato la società a operare investimenti strategici per accompagnare ed

efficientare le importanti attività di sviluppo commerciale interne al terminal portuale.

«Con questo primo carico arrivato dall'Ucraina abbiamo anche la possibilità di far debuttare un nuovo macchinario acquistato dall'Interporto per rendere un servizio aggiuntivo alla clientela in termini di selezione e qualità del prodotto trattato - spiega Graziano Cassaro, procuratore speciale e responsabile della sicurezza e della qualità di Interporto Rivers Venezia. Oltre a questo, Interporto Rivers Venezia si è già attivata per dotarsi di pannelli fotovoltaici che rendano una parte dello scalo indipendente dal punto di vista energetico. L'energia resta infatti la nota dolente comune ad aziende e consumatori. Se per il grano la situazione, per fortuna, si è sbloccata, il prezzo del gas resta un problema. Speriamo in un carico di buone notizie che porti speranza, così come ha fatto oggi la Pacific Rose».

CON UNA SUGGESTIVA MOSTRA DEL GENIO BIZZARRINI

## Il Giotto livornese negli hangar creativi

LIVORNO – Per le generazioni d'oggi è solo uno sbiadito ricordo, a meno che non essere appassionati d'auto d'epoca. Ma la storia della fabbrica di supercar Bizzarrini, fabbrica tutta livornese creata da un genicaccio più che livornese, l'ingegner Giotto Bizzarrini, vale bene la mostra che da venerdì 14 a domenica 16 prossimi si terrà negli ex hangar dell'ATL, oggi convertiti in un luogo-culto, dove presentare aspetti della cultura e della storia labronica.

Nel presentare la rassegna (titolo "Bizzarrini, il Giotto dell'automobile") il sindaco Luca Salvetti e l'assessore alla cultura Simone Lenzi hanno messo l'accento proprio sulla genialità dell'allora giovane ingegnere, che seppè coinvolgere, in quel di Castiglioncello e di Ce-

cina, decine di altri appassionati per creare la sua fabbrica di sogni automobilistici: le Bizzarrini, oggi considerate nel mercato vintage più preziose delle Ferrari. Con lui lavorarono anche Vincenzo Catarsi, altro genicaccio labronico visionario e noto poi in tutto il mondo, e decine di meccanici, artigiani, disegnatori, tutti con il marchio del territorio.

La mostra - hanno spiegato anche Riccardo Della Ragione e Raffaele Rossi - sarà un itinerario nella storia dell'auto: con la rassegna di auto vintage del club Topolino, conferenze, approfondimenti tecnici, disegni, foto dell'officina Bizzarrini e l'anteprima di un libro intitolato "Quando il genio si fa strada". Tutto da vedere, specie per chi ha i motori nel sangue o appresa la storia della città più gentile.



Nella foto (dax): Rossi, il sindaco Salvetti, Della Ragione e l'assessore Lenzi.

CON IL PROGETTO VARATO DALL'AGENZIA ICE

## Valorizzare il Made in Italy

ROMA – Promuovere e valorizzare il Made in Italy delle imprese italiane agroalimentari e tessili all'estero è l'obiettivo del progetto TrackIT blockchain dell'Agencia ICE.

Con la tecnologia blockchain le imprese potranno tracciare il prodotto o l'intera filiera produttiva in tutta sicurezza e trasparenza, raccontandone



qualità, storia e originalità.

Con TrackIT blockchain - dice la call - è possibile contrastare in maniera sicura la contraffazione e l'Italian Sounding, aumentando la fiducia del consumatore finale nei mercati esteri.

I dettagli del servizio sono disponibili sul sito <https://www.ice.it/it/blockchain>.



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

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

## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

### Marinas e nautica

di clientela e movimentazione delle imbarcazioni. Se negli anni precedenti con il covid, le movimentazioni delle imbarcazioni avvenivano prevalentemente nei mesi di maggio, giugno e luglio per poi calare nel mese di agosto e riprendere nel mese di settembre, quest'anno è stato drasticamente diverso. Gli utenti hanno usato le imbarcazioni nella prima parte dell'anno, già da aprile 2022 per arrivare a luglio con una certa stanzialità: questo perché gli armatori, dopo 2-3 anni di lockdown e stazionamento in Italia per le vacanze con la famiglia e mancanza di viaggi all'estero, hanno preferito fare vacanze differenti.

C'è una componente della clientela che durante il fine luglio-inizio agosto non ha preferito usare le imbarcazioni.

Questo è un dato veramente significativo perché il mercato della nautica e del turismo nautico (soprattutto in Toscana), al netto delle isole che comunque registrano e hanno sempre registrato nei mesi di picco un full-booking, per tutte le strutture costiere è basato sul turn-over delle imbarcazioni: l'imbarcazione stanziale lascia il posto barca si sposta lasciando libero lo spazio per accogliere un'altra imbarcazione "di transito" (normalmente un transito da Nord a Sud, dalla Liguria alle isole e il rientro previsto in tarda estate). Questo turn-over genera un indotto diretto per il banale costo dell'ormeggio, ma anche tutti i costi indiretti collegati.

Chi solitamente arriva con l'imbarcazione solitamente ormeggia, va al ristorante, compra qualche regalo lasciando un bell'indotto economico sul territorio.

Quindi, confermiamo il trend positivo di questa stagione ma con un aumento veramente basso in considerazione del fatto che ci sono stati quasi 100 giorni con una temperatura media alta senza precipitazioni e condizioni meteo avverse. Non nascondiamo che ci aspettavamo qualcosa di più e registriamo una clientela sostanzialmente cambiata.

**Dopo anni di crisi, la piccola e media nautica dei natanti e delle imbarcazioni - escludendo i me-**

**gayacht che fanno storia a parte - sembrava volesse ripartire ma i segnali per l'anno prossimo sono preoccupanti: crisi economica, caro energia, incertezza politica. La barchetta di famiglia torna ad essere rimandata?**

Secondo me la crisi della piccola e media nautica è già iniziata: non voglio fare il solito "gufo". Ho imparato nei miei 25 anni di attività nella nautica che la stessa è sempre asincrona rispetto all'economia generale: quando la nautica va male, l'economia generale va bene e viceversa.

Anche in questa situazione l'asincronicità suddetta si è confermata perché, con un'economia generale drammaticamente danneggiata dal Covid, la nautica ha avuto il più grande incremento della sua storia con un pacchetto di ordini fino al 2024.

Ora che siamo nella ripresa del mercato generale economico, secondo me, dobbiamo prepararci all'effetto contrario per la nautica.

Asupporto di tale tesi, molta della clientela nautica che si è avvicinata nell'acquisto della prima imbarcazione (un mezzo sicuro, divertente, alternativo) avvenuta nel post-Covid è la sommatoria del trend positivo della cantieristica.

Nella riunione con i consorziati, abbiamo acceso un secondo warning riferito ai prezzi medi delle proposte turistiche.

Chiaramente un armatore rileva, compra, sostituisce la propria imbarcazione ognuno per le proprie disponibilità (dal gommonone al maxi-yacht) ma è altresì vero che l'Italia - favorita dalle bellezze naturali e comodità di raggiungimento con i diversi modi di trasporto - si posiziona in una fascia alta di prezzi.

Pensiamo solo al fatto che un ormeggio in estate può raggiungere anche i € 300 - € 400 e una settimana di charter nautico sui moderni catamarani non più grandi dei 14 metri può costare anche € 12.000 - € 13.000.

A mio parere, questi numeri sono troppo alti rispetto al mercato perché potrebbe far sì che la clientela possa essere interessata a valutare anche altre mete. Se consideriamo che una settimana con catamarano moderno in Sicilia può arrivare a costare anche € 20.000, con lo stesso importo la stessa famiglia rimane un mese negli USA, oppure un mese e mezzo in

Grecia o tre mesi nella penisola iberica e costa dei balcani.

Perciò, va bene far salire i prezzi ma non così: è controproducente.

La curva incrementale dei prezzi dovuta ad un aumento importante della clientela con contestuale riduzione dell'offerta, si colloca nella fascia alta della forbice.

È importante agire sui prezzi per una riduzione proporzionale degli stessi verificati in un contesto internazionale e non in un mercato prettamente nazionale.

Per poter lavorare sulla curva dei prezzi è fondamentale che ci siano degli interventi di natura governativa atti a stabilizzare i costi delle infrastrutture, perché non è sempre vero che questi prezzi sono saliti solo per volontà del gestore del porto turistico per un aumento del suo margine, bensì sono una naturale risposta ad un aumento sconsiderato dei costi positivi che ha un'infrastruttura (IMU, TARI, TASI, concessione demaniale, addizionale regionale, addizionale sui consorzi di bonifica). Non da meno (quest'anno si è solamente accennata, ma il prossimo 2023 lo evidenzierà) è l'aumento dei costi dell'energia.

Il rischio potenziale è che, se non interveniamo con delle misure di salvaguardia e di protezione dei costi, nei prossimi anni ci troveremo in una situazione di "fuori mercato", posizionandoci nella parte alta dei prezzi.

**Il caro energia incide ovviamente anche nella gestione dei porti turistici: con quali riflessi secondo lei sugli utenti? Ed esiste una concreta possibilità di rendersi autonomi o quasi con le rinnovabili? Eventualmente quali?**

Il caro energia è il warning più importante che abbiamo sottolineato e acceso nella "plancia di comando" del ns. porto turistico.

È necessario aprire immediatamente un tavolo governativo con il nuovo esecutivo, ma anche con gli organi regionali e le società di fornitura dell'energia elettrica, perché secondo noi i porti turistici sono da considerarsi infrastrutture core necessarie del demanio, i porti turistici sono dello Stato.

Ragion per cui queste strutture devono avere un proprio canale (non un canale agevolato) per poter essere considerate delle imprese energivore

così da avere un trattamento specifico, non parificate ad una normale attività di carattere commerciale.

L'evoluzione nautica indirizzata su produzioni di barche elettriche amplifica questo tema del costo dell'energia oltre ad una mancata possibilità di rifornimento di energia elettrica, andando così in default energetico.

Le strutture, così facendo, non sono più in grado di mantenersi in attività perché la rete non fornisce l'energia adeguata al tipo di clientela ed imbarcazioni che ospita.

**L'alternativa alla barca di proprietà è il charter, che si sta scoprendo - in ritardo su altri paesi - anche in Italia. Cala de' Medici quanto conta il charter? E ci sono prospettive per renderlo ancora più diffuso?**

Il charter è un tema molto importante. L'automotive l'ha già conosciuto perché la proprietà delle flotte aziendali si sta trasferendo dalle imprese alle società finanziarie attraverso contratti di locazione o noleggio a lungo termine, rispetto alla proprietà pura armatoriale. Secondo noi, questa tendenza si trasferirà per una parte anche sulle imbarcazioni.

Il charter inteso come charter nautico turistico, ossia chi prende in locazione la barca per una settimana, è un mercato in forte espansione.

Infatti il MasterPlan dei porti della Regione Toscana prevede un incremento del 20% nel decennio 2020-30; tuttavia, è fondamentale per lo sviluppo di questa attività e la sopravvivenza economica delle società di charter un intervento pubblico sul profilo della contribuzione per la copertura dell'ammortamento delle stagioni non balneari.

È impensabile dover comprare un'imbarcazione al pari prezzo di un privato perché ormai il mercato è talmente salito e gli ordini sono talmente tanti che anche le società produttrici e cantieri non forniscono imbarcazioni a prezzi agevolati alle società operative commerciali per un utilizzo del bene con una stagionalità di 3-4 mesi.

È un banale conto matematico. Una seggiovia che costa 1 milione di € e viene utilizzata per 4 mesi non è un investimento rispetto ad una stessa che, a parità di prezzo, può essere utilizzata per 12 mesi. A tal punto, le comunità montane hanno finanziamenti importanti per poter costruire gli impianti di risalita e poterle mantenere.

Lo stesso concetto deve essere applicato al charter nautico.

Per il MCDM, che conosco bene, il charter nautico è stato l'elemento dirimente e di salvataggio per tutto il periodo Covid. Questo perché le attività di charter che si sono spostate sempre di più sulla terra per la ragione della raggiungibilità delle basi di imbarco (più facili sulla costa tirrenica rispetto a Sardegna e Sicilia) ha generato un mercato di turismo rotativo che ha salvato i bilanci non solo delle società di charter ma anche del porto: ovviamente, se un utente

singolo movimentava 1 un utente di charter movimentava 13-14. E ciò vuol dire che l'indotto economico della barca da charter di un porto è di 13-14 volte superiore rispetto a quella di un utente singolo.

**La motorizzazione elettrica in mare si affaccia - per ora timidamente - anche nella nautica minore, persino con qualche fuoribordo. Ritiene che ci possa essere uno sviluppo? E quali servizi di ricarica sono eventualmente previsti nel vostro network?**

La mobilità elettrica non è la motorizzazione del futuro. Lo sarà quando avremo scoperto delle tecnologie per produrre a bassissimo costo senza utilizzo di risorse naturali e per l'immagazzinaggio dell'energia elettrica con costi contenuti e "contenitori" di energia di facile smaltimento. È una moda l'energia elettrica pura. Non è una moda la modalità elettrica ibrida.

Se pensiamo al gasolio, lo stiamo colpevolizzando a favore della benzina. In realtà, è più facile raffinare il gasolio rispetto alla benzina.

Se dobbiamo considerare i costi di produzione della benzina rispetto al gasolio, costa di più raffinare la benzina.

Quindi, per assurdo, consumiamo più energia per raffinare la benzina rispetto al gasolio. Forse, il gasolio nel suo ciclo complessivo di vita (estrazione, raffinazione ed utilizzo) inquina meno rispetto alla benzina.

Sarebbe interessante rappresentare il ciclo completo dell'energia per capire anche quanto costa effettivamente un KW, rispetto ad un Kg di gasolio e benzina.

Personalmente ci credo poco all'elettrico, soprattutto perché se in questo momento in un porto con 650 imbarcazioni dovessimo avere 650 barche elettriche, dietro il porto ci dovrebbe essere una "centrale nucleare" per fornire energia elettrica. "Centrale nucleare" è una battuta, però servirebbe una rete - che attualmente non esiste - per fornire energia per il mantenimento e ricarica delle imbarcazioni.

È più un aspetto di comunicazione, giusto o sbagliato, di una moda. Non è detto che questa si mantenga nel tempo.

**Cala de' Medici è uscita alla grande dalla situazione di difficoltà che si era creata con il precedente gestore, anche grazie al rilancio delle strutture commerciali a terra e all'apertura del villaggio alla fruizione. Ritiene che si possa fare qualcosa di più anche per il turismo nautico rimorchiabile, che in Italia ha poche strutture dedicate, pochissimi scivoli e quindi privilegia Francia, Croazia e Grecia?**

MCDM è uscita dalle difficoltà della precedente gestione perché ha applicato dei modelli di business e management all'interno della sua organizzazione aziendale e ha trasformato un'attività non coordinata in un'azienda: questo è il motivo per cui MCDM è riuscita a sopprimere



in meglio alle problematiche del mercato economico della nautica.

MCDM è molto attenta a questo modello di business che è evolutivo. Tutti noi dobbiamo evolverci. Io stesso sto dedicando parte del mio tempo a studiare per poter apprendere concetti e sperimentazioni fatti da altri in altri paesi.

Anche per questo MCDM è più privilegiata rispetto ad altri che sono rimasti più legati ad una storicità ed una tradizione gestionale non capace di essere al passo con i tempi e con le tante crisi succedutesi.

Per il turismo nautico rimorchiabile, l'Italia ha poche strutture dedicate.

È vero perché non c'è una cultura del turismo nautico generalista, nel senso che il turismo nautico in Italia è considerato una cosa per pochi eletti, mentre in Francia, Croazia e Grecia è considerato un bene comune.

Finché non ci sarà una svolta di carattere culturale (dove la nautica e la blue economy rappresentano una grossa fetta del PIL nazionale), un'educazione civica, l'introduzione della nautica nelle scuole che porti giovani leve ad apprezzare la nautica, secondo me, non bastano gli scivoli a risolvere il problema.

Pensiamo che le generazioni degli anni '70-'80-'90 sono quelli che hanno popolato i motorini, i "cinquantini", le moto rendendo fiorente al mondo la produzione del motociclo in Italia: un mercato quasi completamente sparito. Perché si è partiti nella cultura dell'educazione del tipo di prodotto già nelle scuole.

Dobbiamo lavorare sulle scuole, sull'istruzione e sulla formazione per far sì che le generazioni Z nel futuro considerino la nautica come un qualcosa di arrivabile, di piacevole e non di élite.

Se partiamo da questo presupposto, dove il ragazzino di 14 anni negli scorsi decenni comprava prima il motorino, poi il 125, a seguire la moto per poi regalare il motorino al figlio, stessa cosa avverrà comprando il gommonone, poi una barca in vetroresina ibrida per poi - quando sarà economicamente più rafforzato dalla propria attività professionale nella middle age - comprarsi un'imbarcazione più grande.

Se non partiamo da lì non risolveremo mai la problematica della piccole e media nautica, portando alla crisi anche la nautica maggiore: pensiamo, infatti, al numero decrescente di patenti nautiche!



BOLOGNA  
FIERE  
WATER &  
ENERGY

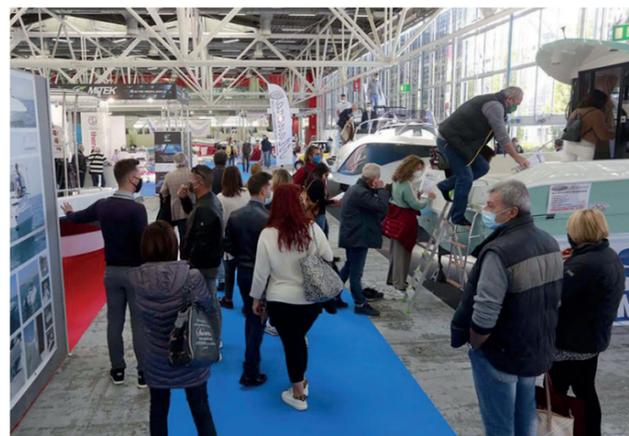
Bologna Fiere,  
12-14 ottobre 2022



FORUM  
ACCADUEO



Dronitaly



BOLOGNA - Lunedì è stata presentata la terza edizione del

Salone Nautico Internazionale di Bologna in programma da sabato

prossimo 15 al 23 ottobre nel quartiere espositivo di Bologna-Fiere SpA.

Le istituzioni locali, con la presenza del presidente Bonaccini e degli organizzatori dell'evento, più la partecipazione del ceo di Trenitalia Luigi Corradi, hanno illustrato l'evento in una conferenza stampa nella quale sono stati evidenziati i contenuti della prossima edizione del Salone dedicato alla filiera nautica. Focus anche sulle partnership consolidate con Trenitalia e le novità anticipate dal presidente dei Saloni Nautici Internazionali D'Italia. Presentati anche i numeri del positivo traguardo conseguito dalla Regione Emilia-Romagna, "oramai secondo polo nazionale produttivo della filiera nautica italiana da diporto".

PER L'ALIMENTAZIONE DELLE NUOVE FULLCONTAINER IN ORDINE

# Maersk punta sul metanolo



Nel rendering: Le nuove navi.

SEUL – La tecnologia avanzata nelle motorizzazioni di nuova generazione paga: così Maersk ha ordinato in Corea, alla Hyundai Heavy Industries di Ulsan, altre sei fullcontainer. Si aggiungono alle altre unità con doppia alimentazione già ordinate allo stesso cantiere, per un totale di una ventina di navi. Queste nuove unità - recita il sito

di Maersk - avranno una capacità di carico attorno a 17.000 TEU. Avranno dimensioni importanti, per poter sostituire le vecchie navi più inquinanti. La strategia di Maersk è di mantenere, tra le proprie navi e le navi in leasing o in uso temporaneo, una capacità totale di 4.3 milioni di TEU. In parallelo c'è l'impegno della Maersk di diminuire il proprio

impatto ambientale, sia seguendo i dettami della conferenza di Parigi che ponendosi altri obiettivi di diminuzione dell'impatto. Un po' in tutto il mondo è infatti aperto il dibattito sulle future fonti di produzione di energia, dibattito che coinvolge anche le navi e le loro motorizzazioni oltre ai porti di tutti i mari.

IN UN EVENTO ORGANIZZATO DA UNIONCAMERE

## Infrastrutture nel Veneto

VENEZIA – Unioncamere del Veneto e la sua in house Uniontrasporti hanno lavorato in sinergia con l'obiettivo di confermare il ruolo attivo del sistema camerale al disegno di una strategia di medio-lungo periodo sullo sviluppo infrastrutturale.

nerdi prossimo 14 ottobre, rientra in un "Roadshow camerale" sui temi infrastrutturali che coinvolge i territori regionali aderenti al Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere italiana attraverso il Fondo di Perequazione 2019-2020. Attraverso un percorso di ascolto e concertazione che ha coinvolto le

associazioni datoriali e gli attori chiave del territorio - amministrazioni provinciali e comunali, centri di ricerca, università - sono state individuate le opere indifferibili per il sistema economico con una visione centrata sul territorio regionale. L'iniziativa è stata coordinata da Unioncamere del Veneto e Uniontrasporti con il supporto delle cinque Camere di Commercio e in stretta sinergia con la Regione Veneto.

L'evento sarà l'occasione per presentare il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto". Dopo i saluti introduttivi di Unioncamere del Veneto e la presentazione del Libro Bianco a cura di Uniontrasporti, seguirà una tavola rotonda con i principali stakeholder che operano sul territorio, moderata dalla giornalista Morena Pivetti.

Concluderà i lavori la vice presidente e assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture della Regione Veneto, Elisa De Berti.

L'evento si svolgerà in presenza e online. Per partecipare è necessaria la registrazione: <https://www.unioncamereveneto.it/iscrizioni/le-priorita-infrastrutturali-per-il-sistema-economico-in-veneto/>.

ALL'INTERNO

- GRUBER Logistics e la guida autonoma. a pag. 3
- Sovrattassa sulle merci. a pag. 3
- Arriva il supersonico passeggeri. a pag. 3
- Linde garantisce anche l'usato. a pag. 4
- Un patto sistema logistico Veneto. a pag. 4
- Sostenibilità e imprese, lo stato dell'arte. a pag. 5
- L'aereo elettrico DHL Cargo. a pag. 5
- Ecco la foto vincitrice. a pag. 5
- La bavosa e la nacchera. a pag. 5
- Più sicurezza sul lavoro. a pag. 6
- Il Giotto livornese negli hangar creativi. a pag. 6
- Formazione, quella giusta. a pag. 6
- Dall'Ucraina mais e semi di soia. a pag. 6
- Valorizzare il Made in Italy. a pag. 6
- A Bologna terzo Salone Nautico. a pag. 7
- Maersk punta sul metanolo. a pag. 8
- Infrastrutture nel Veneto. a pag. 8
- Corsi aperti per 100 allievi. a pag. 8
- Semirimorchi "di casa" a Padova. a pag. 9
- La Svizzera verso il mare. a pag. 9



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

ALL'ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE

## Corsi aperti per 100 allievi

GENOVA – Adult Animator, Hospitality Operator, Inventory Manager, Cuoco di Bordo e Tour Expert. Sono circa cento i posti disponibili nei cinque avvisi di selezione aperti per questo autunno all'Accademia Italiana della Marina Mercantile. I corsi, finanziati dal Programma Operativo Fondo Sociale Europeo - Regione Liguria 2014-2020, sono, come sempre, totalmente gratuiti, e mirano alla formazione professionale di personale che possa essere poi essere integrato all'interno di Costa Crociere (4 corsi) e MSC (1 corso).

I corsi attualmente aperti vanno in scadenza tra la fine di Ottobre e l'inizio di Novembre 2022, e saranno determinanti per la creazione di nuovi posti di lavoro, in base agli accordi delle due compagnie con i sindacati di riferimento. Entro 90 giorni dal termine del corso, infatti, il Gruppo Costa Crociere e MSC Crew Services Italia srl si sono impegnate ad assumere, con contratto a tempo determinato di almeno 6 mesi ed inquadramento C.C.L. per i marittimi imbarcati su navi da crociera, almeno il 60% degli allievi che termineranno positivamente il percorso formativo, conseguendo l'attestato di frequenza previsto e che risulteranno idonei allo svolgimento del ruolo previsto.

Nel dettaglio, la figura dell'Inventory Manager viene identificata nell'operatore al magazzino digitale, che opera in un ambiente in



anche: Qualifica di Operatore dei Servizi di Cucina triennale oppure - Diploma quinquennale di scuola secondaria superiore alberghiera-indirizzo settore cucina o Diploma quinquennale di scuola secondaria superiore conseguito presso Istituti Professionali di Stato per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera-indirizzo settore cucina oppure - Diploma generico quinquennale di scuola secondaria superiore insieme a possesso di almeno 6 mesi di esperienza lavorativa anche non continuativi e/o corsi di formazione/stage nel settore cucina, da autocertificare da parte dei candidati.

Maggiori dettagli sui corsi: <https://accademiamarinamerchantile.it/ammissione-ai-corsi/> L'Accademia Italiana della Marina Mercantile nata nel 2005 e riconosciuta come Fondazione ITS nel 2011 con la denominazione di "Fondazione Istituto tecnico superiore per la mobilità sostenibile - Settori trasporti marittimi e pesca", è un'istituzione che rilascia titoli del Ministero dell'Istruzione nell'ambito dell'Istruzione terziaria non universitaria. La "mission" dell'Accademia consiste nell'erogare una formazione specialistica mirata verso occupazioni ad alto contenuto professionale e tecnologico, sulla base dei fabbisogni delle imprese dei settori interessati e in particolare nelle aree strategiche del marittimo e della logistica.

[www.lorenziniterminal.it](http://www.lorenziniterminal.it)



Lorenzini & C. Srl  
 Livorno 57123 (Italy)  
 Porto Industriale - Via Labrone, 19  
 Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199  
 Terminal Containers:  
 Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316  
 info@lorenziniterminal.it  
[www.lorenziniterminal.it](http://www.lorenziniterminal.it)

## Livorno, Port for Tuscany



[www.portodilivorno2000.it](http://www.portodilivorno2000.it)



CONFINDUSTRIA Livorno Massa Carrara

INSIEME X MOLTIPLICARE IL VALORE

Via Roma, 54 - 57126 Livorno  
 Tel. +39.0586.263011 - Fax +39.0586.804192  
[info.livornomassacarrara@confindustriallivornomassacarrara.it](mailto:info.livornomassacarrara@confindustriallivornomassacarrara.it)

CON L'ENTRATA IN SERVIZIO DEL NUOVO TERMINAL DEDICATO

# Semirimorchi "di casa" a Padova



del grande Terminal Intermodale, le relazioni potranno rapidamente aumentare, seguendo la richiesta degli operatori.

Il nuovo terminal è stato realizzato su un'area lunga circa 850 metri e largo 40 sul lato Nord del Grande Terminal Intermodale di proprietà di Interporto Padova, in

adiacenza al fascio Nord dei binari a modulo europeo da 750 metri serviti dalle gru a portale. Qualche numero dà un'idea della nuova opera: la superficie complessiva è di 35.000 mq con ben 215 stalli numerati della lunghezza di 18 metri ciascuno dotati di blocchi fermaruote. Con questa nuova area la superficie complessiva a piazzali del Terminal Intermodale raggiunge i 320 mila mq. Il nuovo Terminal è naturalmente dotato anche di un sistema di illuminazione con 38 punti luce a led, una sistema di raccolta e trattamento delle acque

di prima pioggia e di un bacino di laminazione per la regolazione dei volumi delle acque piovane di scarico, per fronteggiare le possibili precipitazioni di fortissima intensità oramai sempre più frequenti. Franco Pasqualetti presidente di Interporto Padova sottolinea: "Sono ovviamente soddisfatto di questo nuovo traguardo che ci permette di offrire in modo migliore un servizio oggi molto richiesto dagli operatori. Noi cerchiamo di essere sempre al passo col mercato e se possibile di anticiparlo nelle sue esigenze".



Nelle foto: Il terminal e la cerimonia di inaugurazione.

PADOVA - È diventato subito operativo il nuovo terminal dedicato ai semirimorchi di Interporto Padova.

Alla cerimonia che ha visto un taglio "virtuale" del nastro davanti al maxischermo nella sala plenaria di Green Logistics Expo, hanno partecipato i più importanti operatori internazionali della logistica.

Per Interporto Padova - è stato

detto all'inaugurazione - il trasporto intermodale è la migliore soluzione per collegamenti di qualità tra i principali porti e interporti. Una convinzione che è alla base dei programmi di crescita e sviluppo che l'interporto ha avviato da qualche anno, con un investimento che ad oggi è complessivamente di circa 30 milioni di euro.

Il nuovo Terminal specializzato

e dedicato esclusivamente ai semirimorchi rientra in questo progetto a medio e lungo termine. Già oggi Interporto Padova è collegato con due relazioni di treni blocco di semirimorchi agli interporti di Colonia e in Germania e Geleen in Olanda. Adesso grazie al nuovo Terminal che permette di movimentare anche i semirimorchi e non solo i container con le gru elettriche a portale

CON LA QUINTA EDIZIONE DEL FORUM INTERNAZIONALE DI LUGANO

# La Svizzera verso il mare



LUGANO - Conto alla rovescia per la quinta edizione di "Un mare di Svizzera", il Forum internazionale che ogni anno accende i riflettori sullo sviluppo delle infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali, ma specialmente sui trend che caratterizzano i flussi di merce e le loro ricadute sui territori. È in programma per mercoledì 26 ottobre con numerosi interventi legati anche alla crisi mondiale dell'energia.

Per la prima volta in cinque anni -

scrivono gli organizzatori - il Forum organizzato da ASTAG, l'Associazione svizzera dell'autotrasporto, in collaborazione con Lilf (Lugano International Logistics Forum) articolerà il suo dibattito nell'intera giornata, focalizzando l'attenzione sui profondi cambiamenti in atto nella catena logistica mondiale.

Si parlerà quindi di un trend di recupero di centralità del Mediterraneo e dell'importanza che potrà rivestire per l'economia svizzera

e il Ticino. In questa ottica grande spazio verrà dedicato al cronoprogramma delle nuove infrastrutture previste a sud (in particolare nel porto di Genova, ma anche ferrovie dal Tirreno all'area lombarda) nonché alle nuove opere in fase di realizzazione in Svizzera (nuovo tunnel del Gottardo).

È prevista anche una sessione dedicata alle modalità e alle prospettive di finanziamento delle nuove infrastrutture logistiche.



Sede legale: Via Mogadiscio 23 - DARSENA TOSCANA SPONDA OVEST  
57123 Livorno - Tel. +39 0586 258111 - Fax +39 0586 258240  
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

salesimp@todelta.it

39-0586243907



## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

### Navigare, domani

vizio nei vari continenti. Il problema vero semmai è politico, anzi demagogico: almeno per l'Italia, dopo gli sciagurati referendum seguiti al disastro di Chernobyl, parlare di energia nucleare è tabù: e non sia nemmeno risolto il problema delle scorie radioattive dei presidi sanitari, che pure sono tonnellate all'anno.

La crisi energetica ha dato nuova linfa alla vela. Ne abbiamo viste, in un passato anche recente, ipotesi tra le più fantasiose: come immensi aquiloni capaci di trascinare su rotte con venti costanti (alisei etc) navi anche grandissime, riducendo i loro consumi di carburante fino al 30%, il che significa traversate oceaniche risparmiando milioni di dollari. Fantasia? Forse. Ma più concreta è l'adozione dei cilindri a vento montati su navi sperimentali - come la Maersk nella foto - che contribuiscono anch'essi a ridurre drasticamente i consumi di carburante. Non torneremo all'epoca dei clipper, anche perché non ci saranno mai più gli equipaggi adatti, ma il vento può essere un aiuto.

Potremmo andare avanti per paginate, con gli esperimenti sui carburanti all'ammoniaca, ai gas naturali di nuova generazione, alle navi sottomarine (com'è noto i consumi attuali sono generati in buona parte dalla resistenza dell'onda di superficie) senza equipaggio umano. Limitiamoci a un altro tema molto attuale: il cold ironing sui porti. L'UE insiste sulla soluzione da almeno un lustro, e in alcuni porti già funziona, riducendo l'uso di generatori inquinanti delle navi in porto. Ma con il moltiplicarsi frenetico del costo dell'energia elettrica è davvero una soluzione sostenibile? Oppure è una di quelle fughe in avanti della UE dei burocrati che rischia di essere una

fuga all'indietro? Non è un piccolo problema perché anche in Italia, malgrado l'esperimento disastroso del cold ironing di Livorno - mai usato e ormai obsoleto - si stanno indirizzando sul tema risorse che forse potrebbero essere meglio spese.

### A La Spezia via al progetto

2024 e che la nuova infrastruttura energetica sarà disponibile a partire dal 2025.

Infine, per quanto riguarda il nuovo molo crociere, le opere civili di infrastrutturazione sono comprese nell'appalto di costruzione dell'opera, la cui gara è stata bandita il 30/6/2022 ed è tuttora in corso. La componente impiantistica sarà, invece, oggetto di una progettazione ed esecuzione separata, che procederà in opportuno coordinamento con i lavori del molo crociere allo scopo di assicurare l'entrata in esercizio nel 2025, una volta terminati i collaudi delle opere e degli impianti.

Attraverso il complesso sistema di infrastrutture energetiche sopra descritto l'Autorità di Sistema Portuale intende proseguire il percorso di sostenibilità ambientale delineato nei propri documenti politici e programmatici.

### L'UE punta sui reattori

romana - con cui l'ateneo studia le conseguenze dell'embargo deciso dall'Unione Europea a greggio e prodotti dalla Russia.

Ma la decisione di Bruxelles, che scatterà a febbraio 2023, - dice lo studio - non colpirà solo le aziende ma anche le famiglie italiane, fortemente preoccupate per il caro energia e l'aumento dei costi: il 16% teme un taglio delle forniture proprio per la decisione della UE.

Sempre l'analisi di Unicusanò contenuta nell'infografica eviden-



zia come una famiglia su quattro sia psicologicamente preparata a una diminuzione del proprio reddito, mentre il 34% teme un inasprimento delle ripercussioni su bollette, carburanti e inflazione. La principale fonte di preoccupazione degli italiani, dunque, è il contraccolpo economico non solo personale ma dell'intera nazione.

A pagarne le conseguenze, di rimando, sono le imprese che, se fino ad ora hanno sostenuto l'aumento dei costi (solo la spesa in energia è aumentata dal 10% al 20%) senza gravare sul consumatore finale, a breve si troveranno costrette a un adeguamento dei prezzi. Lo studio dell'Unicusano, infatti, rivela come la spesa media di una famiglia salirà a 771 euro, per riempire il frigo costerà il 10% in più a prodotto acquistato. Inoltre fra luce e gas le famiglie arriveranno a spendere fra i 1.990 e i 3.667 euro entro il 2023.

Se fino a gennaio 2022 il numero di barili di greggio consegnati al giorno si aggirava intorno agli 8 milioni, oggi questo numero si è vertiginosamente abbassato. I flussi dei prodotti petroliferi destinati a Europa, Stati Uniti, Giappone e Corea sono crollati di quasi 2,2 milioni di unità, dirottati verso altri mercati. Attualmente sono "soltanto" 7.400 i barili consegnati ogni giorno all'Italia, ma solo nel Belpaese ogni persona ne consuma 7,5 barili all'anno.

Una via di fuga da questa impasse energetica potrebbe allora derivare dalle fonti rinnovabili. Sebbene gli imprenditori tou court non siano a conoscenza e auspichino l'attuazione individuale di soluzioni green - dice ancora l'indagine - più del 38% non ha fissato un termine entro il quale conseguire l'obiettivo

di transizione energetica.

Al contrario, la Commissione Europea, con il piano RePowerEU prevede di ridurre dell'80% in un anno la dipendenza dai combustibili fossili russi, con l'obiettivo di azzerarla, entro il 2030, ricorrendo alle fonti pulite (energie idroelettrica, eolica, geotermica, fotovoltaico) e al nucleare. Ad oggi, solo in Europa, sono in procinto di essere attivati altri 20 reattori nucleari oltre gli oltre 440 già in funzione in tutto il mondo. Ma l'approvvigionamento globale da fonti rinnovabili rappresenta soltanto il 38%, mentre in Italia è il 27%.

### Il grido di dolore dei porti

confittualità di competenze locali, centrali, qualche volta addirittura inventate.

Ne sanno qualcosa i porti, che sono di per sé energivori: i terminal hanno ricevuto bollette elettriche da suicidio, con aggravii tali che la sostenibilità del business in più casi diventa dubbia. E con la conseguenza che il tutto si riverbererà sugli investimenti e sui posti di lavoro.

Abbiamo raccolto, in questi giorni, decine di grida di dolore. Dal nuovo governo si aspettano miracoli. Per chi crede nel Cielo.

### Università Pisa giornata

Navale di Livorno e l'Università di Pisa, in programma giovedì 10 novembre con la partecipazione

di docenti universitari e tre panel affidati rispettivamente a docenti e ufficiali. Significativa la lectio magistralis di apertura intorno alle 10,30 dell'ammiraglio di squadra(r) Cristiano Bettini, noto studioso ed autore di numerosi libri sulle tematiche navali.

Ecco il programma:  
Ore 10.00: Saluto Magnifico Rettore UNIPI ed ammiraglio comandante Accademia Navale (30').

Ore 10.30-11.20: Lectio Magistralis introduttiva a cura del AS (r) Cristiano Bettini.

Ore 11.30-12.45: **PANEL 1: Italia, una Nazione protesa sul mare: lettura geo-strategica ed economico-commerciale.** L'Italia è inequivocabilmente un Paese marittimo. Suoi possibili ruoli nella ridefinizione dello scenario mediterraneo, euroatlantico e globale. Indotto economico marittimo tra sviluppo infrastrutturale e nuove partnership commerciali internazionali.

Moderatore: professoressa Dundovich (UNIPI). Interventi: ad Zappellini (COVI Difesa), dottor Rapisarda (ENI), professor Parsi (Università Cattolica Milano - ASERI), dottor Guerrieri (AdSP Mar Tirreno Settentrionale).

LUNCH 12.45 - 14.00.

Ore 14.00-15.15: **PANEL 2: Italia, una Nazione protesa sul mare: attualità del potere marittimo e sue possibili rivisitazioni.** Strumento navale e potere marittimo. Il ruolo della Marina Militare Italiana a tutela degli interessi nazionali.

Moderatore: dottor Zampieri (Centro Studi ISMM). Interventi: CA Lauretti (SMM 3° Reparto), professor Tamburini (UNIPI), professor Gemignani (Accademia Navale), professor Corsini (UNIPI - tbc).

Ore 15.15-16.30: **PANEL 3: Italia, una Nazione protesa sul mare: formazione dei professionisti del mare in un contesto marittimo in continua evoluzione.** Etica del lavoro, orientamento, formazione universitaria e profili professionali a sostegno dell'economia marittima.

Moderatore: professor Dal Canto (UNIPI). Interventi: dottoressa Bonciani (assessore al porto ed integrazione città-porto Comune di Livorno), professor Abate (UNIPI), ingegner Bruni (Formazione e

Marine Training RINA), professor Aloini (UNIPI - direttore Master Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics).

Intervento conclusivo a cura prorettore UNIPI.



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

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

È 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

130 Autostrade del Mare e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777

cargo@grimaldi.napoli.it

http://cargo.grimaldi-lines.com