



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 LV n. 12

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 12 FEBBRAIO 2022

CON L'INCLUSIONE NELLE SOLUZIONI ACCETTABILI ANCHE DI GAS E NUCLEARE

L'ALLARME NEL COMPARTO LOGISTICA LANCIATO ANCHE DA ANITA

La tassonomia verde per la transizione energetica

Limitazioni meno drastiche per la fase transitoria in chiave di realismo pragmatico - L'apertura agli investimenti privati nei settori "liberati" - I nuovi parametri per le centrali a gas

BRUXELLES - La Commissione Europea ha messo gas e nucleare in tassonomia verde. Nonostante alcuni pesanti pareri contrari e di un parlamento europeo dove la platea dei contrari include verdi, sinistra, una buona parte dei socialisti & democratici e anche una quota del gruppo dei Popolari.

La tassonomia verde - riferisce il sito "Rinnovabili" - è una bussola per gli investitori globali. Anzi, nell'idea di Bruxelles dovrà diventare "la" bussola, uno standard valido a livello mondiale, su cui gli altri paesi potranno modellare le loro politiche. Si chiama tassonomia perché è una classifica delle attività economiche in base al loro impatto climatico.

Inserire o meno gas e nucleare in questo documento ha ripercussioni molto ampie: orienta la finanza e gli operatori economici verso questi ambiti, catalizza investimenti e getta le basi per la politica energetica dei paesi in questa fase di transizione verso la neutralità climatica. Ovviamente, investire in gas e nucleare significa per alcuni critici

(segue in ultima pagina)



AdSP Nord Tirreno: domani, dopodomani o chissà quando.

LIVORNO - L'occasione è stata una conferenza stampa a tre voci: il

(segue in ultima pagina)

Imprese al collasso per gli aumenti sul gasolio

Solleciti al Governo per una revisione del regime fiscale sui carburanti - I riflessi sulla catena generale dei trasporti e sul costo per le famiglie

ROMA - L'ennesimo aumento dei costi del gasolio, registrato nel mese di gennaio e che continua in questi primi giorni di febbraio, rischia di mettere in ginocchio le imprese dell'autotrasporto che si trovano a fronteggiare una crescita considerevole dei costi di gestione.

Il prezzo del gasolio per autotrasporto, infatti, è aumentato di circa il 22% rispetto ai primi mesi del 2021, arrivando a toccare la quota di 1,65 euro al litro e causando di fatto un incremento medio di spesa pari a 8.600 euro annui per mezzo pesante.

"Le piccole e medie imprese sono al collasso." - ha dichiarato il presidente della Sezione piccole imprese, consorzi e cooperative e vicepresidente di ANITA Natale Mariella - "I costi per l'approvvigionamento di carburante rappresentano il 30% dei costi totali di gestione; ci sono realtà che rischiano di non poter andare avanti con prezzi così elevati".

"Il Governo non può ignorare tale emergenza nella quale versano diverse imprese italiane ed ha il dovere di fornirci delle risposte concrete ed efficaci per fronteggiare in maniera definitiva una crisi economica di questa portata" - ha proseguito Mariella - "dal momento che in Italia circa il 70% delle merci viaggia su gomma, è compito delle istituzioni garantire una tutela adeguata alle imprese di un comparto così importante per l'intera economia nazionale".

A seguito dell'aumento dei costi del gasolio si stima un aumento del gettito fiscale pari a circa un miliardo di euro nell'ultimo anno, anche a causa della presenza delle accise che, nel caso del gasolio per

(segue in ultima pagina)

Cold ironing e sogni

LIVORNO - I soldi sono promessi, non ancora in sacoccia: ma per chi presenterà progetti concreti ed approvati, arriveranno entro giugno. E il sindaco di Livorno Luca Salvetti, con il proprio staff tecnico, è deciso a non farsi scappare l'occasione. Così nei giorni scorsi ha presentato un corposo carnet d'interventi. 110 milioni di euro che pioveranno come la manna sulla città, nel quadro di quella grandiosa scommessa che è il PNRR, ovvero il piano che l'Unione Europea pretende in cambio dei soldi.

Il sindaco Luca Salvetti, davanti al manifesto che recita "next generation, Livorno domani", ha riferito che è stato costituito uno staff operativo, è stato anche stampato un depliant con

(segue in ultima pagina)

L'ANALISI DI UN'IMPRESA PRIMARIA ALLE PRESE CON LA LOGISTICA DELLA CRISI

General Export Livorno, il mantra "fast"

Alessio Dalli: il nostro porto delle occasioni rimandate - Accelerare sulla Darsena Europa e sull'informatica



LIVORNO - Un'impresa veloce, gestita da giovani svegli e in sintonia con le trasformazioni del mondo della logistica: eppure la General Export labronica soffre anch'essa degli sconquassi che prima la pandemia e oggi lo strapotere delle compagnie di navigazione (con i loro mega-noli, a loro volta condizionate dai congestionanti delle banchine) hanno portato nei trasporti internazionali. In un paese come il nostro, che opera quasi esclusivamente nella trasformazione - la produzione è una quota minoritaria - la velocità dei trasporti in export specialmente

(segue a pagina 8)

LET-Expo: Veronafiere con ALIS

VERONA - Dal 16 al 19 marzo Veronafiere ospiterà la prima edizione di LET Expo - Logistics Eco Transport, il nuovo evento fieristico su logistica, trasporti ed intermodalità sostenibile. Organizzato da ALIS Service in collaborazione con Veronafiere e promosso da ALIS, LET Expo rappresenta l'evento di riferimento per i principali player del settore italiani ed internazionali.

Un format innovativo, conferenze, workshop ed eventi con autorevoli rappresentanti delle Istituzioni nazionali e comunitarie, delle ammi-

(segue a pagina 8)

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



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

Sogese
YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENITA 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

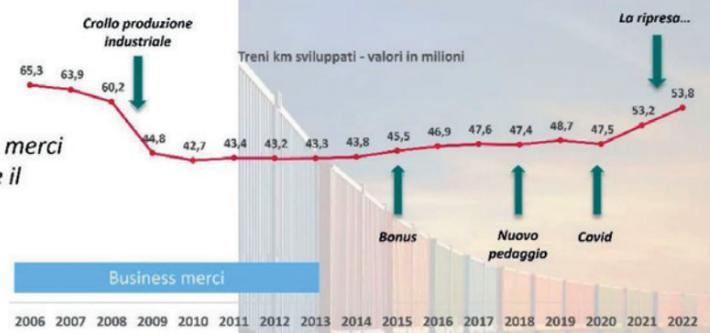
+39 0586 20111 | info@sogeseitalia.it | www.sogeseitalia.it

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

La crescita del segmento ferroviario merci

Trend dei volumi di produzione del business

Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il gap creato dalla crisi finanziaria del 2008



ROMA - La "cura del ferro" per la logistica italiana, dove l'orografia e la polverizzazione del sistema industriale sono sempre stati ostacoli alla diffusione dei binari, sta comunque dando i primi risultati. Come si vede dal grafico la spedizione delle merci su ferrovia sta tornando ai livelli

pre-Covid: un risultato in crescita, anche se non si può dire che sia a livello di quello che avviene in altri paesi europei, dove le grandi pianure e l'assenza di catene montuose come i nostri Appennini hanno favorito i binari. Gli investimenti previsti dal PNRR e la pianificazione di FS Cargo in

particolare sulla direttrice centrale - con l'allargamento delle gallerie a dimensione dei container più grandi - saranno certamente incentivati a spingere sulle ferrovie anche se la gomma, proprio per i robot su accennati, continuerà ad essere una modalità sostanziale per la nostra logistica.

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	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	T.B.N.	MW208A	27-2	24-2	1-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC FIAMMETTA	MW209A	6-3	3-3	8-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC NURIA	MW210A	13-3	10-3	15-3	5	9	19	11	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	MSC GAYANE	MC209A	13-3	16-3	11-3			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SIYA B	MC210A	20-3	23-3	18-3			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC YASHI B	MC211A	27-3	30-3	25-3			19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it												
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	BLANK SAILING		3-3	5-3				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SOFIA PAZ	MA208A	10-3	12-3				Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.	Serv.
	APL MIAMI	ONNCH	17-3	19-3				19	(Via SP)	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC CLAUDIA	YY207				23-2						
	MSC CLAUDIA	YY208				2-3						
	MSC CLAUDIA	YY209				9-3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcellona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	MSC FEBE	FJ207E			Vedi	21-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ELOANE	FJ208E			Serv.	28-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SAMAR	FJ209E			16	7-3	15	19	19	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trnml), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omaezaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	MSC CHARLOTTE	XA208R	27-2	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC CHARLOTTE	XA209R	6-3	Serv.		Serv. 8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.	XA210R	13-3	16			Voy MM	19	19	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	MSC AZURIT F	YM208A	24-2		Vedi			Vedi		Vedi		
	MSC SIGMA F	YM209A	3-3		Serv.			Serv.		Serv.		
	MSC AZURIT F	YM210A	10-3		2			5		19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MAROCCO - Casablanca.	MSC JENNY	YM208A	26-2		Vedi			Vedi		Vedi		
	MSC RIONA	YM209A	5-3		Serv.			Serv.		Serv.		
	MSC JENNY	YM210A	12-3		1			5		19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..			Vedi	Vedi		Vedi						
			Serv.	Serv.		Serv.						
			12	7 e 8		13bis						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	T.B.N.	MW208A	27-2	24-2	1-3	Vedi						
	MSC FIAMMETTA	MW209A	6-3	3-3	8-3	Serv.						
	MSC NURIA	MW210A	13-3	10-3	15-3	4						

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY DA									CARICO DIRETTO PER:	
			BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT		
	MSC CAITLIN	AE206A	15-2	14-2								HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC CAITLIN	AE207A	22-2	21-2				19-2				
	MSC CAITLIN	AE208A	1-3	28-2				26-2				
	MSC JEMIMA	AL205A						14-2				EVYAP, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC RHIANNON	AL206A	18-2					21-2				
	T.B.N.	AL207A	25-2					28-2				
	MSC NIKOLETA	AA207A	16-2	15-2				14-2				PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	T.B.N.	AA208A	23-2	22-2				21-2				
	T.B.N.	AA209A	2-3	1-3				28-2				
	MSC ANDRAINNA III	AB207A	14-2					14-2	17-2			PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MALENA	AB208A	21-2					21-2	24-2			
	T.B.N.	AB209A	28-2					28-2	3-3			
	MICHIGAN	AM206A						18-2				MARSAXLOKK, KOPER, BAR (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MAERSK HORSBURG	206E						14-2				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HANGZHOU	207E						21-2				
	MAERSK HAMBURG	208E						28-2				
	MSC ALIX 3	AI206A	16-2	15-2	14-2			16-2	18-2			GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ALIX 3	AI207A	23-2	22-2	21-2			23-2	25-2			
	T.B.N.	AY206A										(sa.bkg04@mscspadoni.it)
	T.B.N.	AY207A										
	MSC TIA	AS207A	16-2	18-2				25-2				ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	SPIRIT OF CHENNAI	AS208A	23-2	25-2				22-2				
	MSC TIA	AS209A	2-3	4-3				1-3				
	MAUREN											PLOCE, RIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MAUREN											DURRES (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	T.B.N.	EL206A	13-2					15-2				KOPER, DAMIETTA ALEXANDRIA DEK (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	CONSHIP VOW	EL207A	20-2	19-2				22-2				

Per San Valentino GNV offre super-sconti

La promozione è attiva da ieri fino al giorno di San Valentino sulle prenotazioni per viaggi da febbraio a settembre 2022



GENOVA – GNV ha annunciato la promozione in occasione di San Valentino: a coloro che prenotano un biglietto tra l'11 ed il 14 di febbraio verrà riconosciuto uno sconto fino al 40%. La promozione è valida per i viaggi in programma da febbraio fino a settembre 2022 su tutti i collegamenti operati dalla Compagnia, ad esclusione di quelli per le isole Baleari per i quali è attiva una promo dedicata ai nuclei famigliari.

La giornata degli innamorati sarà l'ultimo di 4 giorni di sconti offerti da GNV, grazie alla promo che consente ai passeggeri di programmare il viaggio in traghetto con maggiore flessibilità e serenità, con la possibilità di cancellare il viaggio senza alcuna penale fino a 7 giorni prima dalla data di par-

tenza, usufruendo di sconti fino al 40% per i viaggi da febbraio a settembre 2022 inclusi.

Tra le linee alle quali potrà essere applicato lo sconto sono comprese quelle del mercato italiano per la destinazione Sardegna: la Compagnia offre 2 partenze al giorno da Genova verso Olbia o Porto Torres e una linea tra Civitavecchia e Olbia con 6 partenze a settimana da entrambi i porti; in Sicilia invece GNV opera i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova, Civitavecchia e Napoli, e i collegamenti da Termini Imerese con Civitavecchia e Napoli, con un'offerta che consente di collegare l'isola ai porti più importanti dell'arco tirrenico.

Rientrano nella promozione anche il collegamento giornaliero

verso l'Albania, della linea Bari-Durazzo, la Tunisia per la quale sono previste partenze settimanali dai porti di Civitavecchia e Palermo per Tunisi, oltre alla linea bisettimanale Genova-Tunisi, che diventa trisettimanale durante l'alta stagione, e il Marocco con 5 linee da e per Italia, Spagna e Francia, offrendo una rete completa verso tutti i maggiori porti mediterranei con i collegamenti bi e trisettimanali Genova-Tangeri, Barcellona-Tangeri e Barcellona-Nador, Sète-Tangeri e Sète-Nador.

I passeggeri potranno prenotare rivolgendosi alle Agenzie di viaggio, alle biglietterie portuali di GNV e al Contact Center al numero 010 2094591 o via mail info@gnv.it, oppure direttamente sul sito web www.gnv.it.

PER IL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ ADSP-MTS

Al via il questionario con gli stakeholder

LIVORNO – Il presidente Guerrieri lo aveva annunciato a fine settembre nel corso di una riunione del comitato di gestione. “Avvieremo il percorso che vedrà l'AdSP pubblicare entro giugno il Bilancio di Sostenibilità, obiettivo primario assegnato dal Ministro Giovannini ai presidenti delle AdSP” aveva detto.

Oggi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale - ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola - fa un deciso passo in avanti verso il raggiungimento dell'obiettivo, con l'avvio di un confronto partecipativo con gli stakeholder e gli operatori, propedeutico alla redazione dell'importante documento.

Un questionario è stato predisposto, allo scopo di identificare i temi più rilevanti da prendere in considerazione ma anche per stimolare una relazione proficua con gli interlocutori, dei quali l'AdSP-MTS desidera comprendere aspettative ed intenzioni per la costruzione di un valore condiviso come quello che sottende al Bilancio di Sostenibilità.



Luciano Guerrieri

L'iniziativa rappresenta una tappa del percorso volontario intrapreso dall'Ente con lo scopo di definire e implementare un sistema di misurazione e valutazione dell'impatto sull'ambiente, la vivibilità, lo sviluppo del territorio.

“Il bilancio di sostenibilità è una rendicontazione non finanziaria di natura volontaria, che si affiancherà in modo continuativo al bilancio di esercizio” ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. “È il segno tangibile della volontà



dell'AdSP di avviare un percorso virtuoso che ponga la sostenibilità quale orientamento strategico di fondo. Vogliamo stimolare il confronto con tutti gli interlocutori, per comprenderne aspettative e preoccupazioni e per costruire un sistema portuale più vicino alle esigenze dell'economia, dell'ambiente e della società”.

Il questionario, online sino alla fine del mese di febbraio 2022, si comporrà di cinque domande di agevole e rapida compilazione, sarà registrato in forma anonima e permetterà all'Ente di completare il lavoro di identificazione dei temi più rilevanti per la sostenibilità.

I risultati dell'indagine diverranno parte integrante del Bilancio, rendendo, così, evidenti le relazioni tra gli interessi dell'Ente e quelli degli stakeholder. Il questionario è disponibile al seguente link: <https://it.surveymonkey.com/r/YYTBFLS>.

DAL 21 FEBBRAIO PER GLI ITALIANI CHE ABBIANO COMPLETATO IL CICLO VACCINI

L'Australia riapre al turismo

ROMA – Tourism Australia è lieta di accogliere nuovamente i viaggiatori italiani; in seguito alla notizia di oggi l'Australia infatti apre i confini ai turisti vaccinati senza obbligo di quarantena dal 21



per Tourism Australia. L'Australia è sempre stata una destinazione molto amata dai viaggiatori del Bel Paese con 75.000 arrivi dall'Italia in periodo pre Covid. Siamo davvero felici di poter tornare ad accogliere i turisti italiani”.

“Durante la pandemia Tourism Australia ha mantenuto attiva la presenza sul mercato italiano per conservare alta la desiderabilità della destinazione e ora intende lavorare con Tour Operator e Agenzie di Viaggi per intraprendere campagne e azioni mirate volte a invogliare i turisti a tornare a viaggiare e ad assaporare le incredibili esperienze che l'Australia ha da offrire”.

Il governo australiano ha annunciato che l'Australia riaprirà a turisti, viaggiatori d'affari e altri visitatori completamente vaccinati dal 21 febbraio. I titolari di visto che non sono completamente vaccinati avranno comunque bisogno di un'esenzione valida per entrare in Australia e saranno soggetti ai requisiti di quarantena statali e territoriali.

Eva Seller, regional general manager Continental Europe di Tourism Australia, ha commentato che si augura che gli italiani sfruttino al meglio le nuove disposizioni di viaggio e che partano presto alla scoperta delle incredibili esperienze australiane.

Febbraio prossimo.

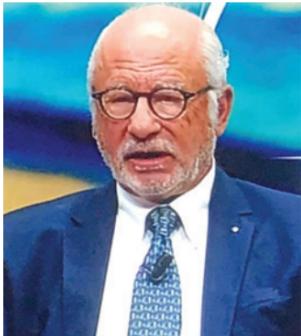
L'annuncio fa parte del piano nazionale di riapertura ai viaggi internazionali e segue la notizia del corridoio attivato con Singapore il 21 Novembre 2021, la riapertura dei confini verso Giappone e Corea e della riattivazione degli ingressi per i possessori di Working Holiday Visa annunciati il 15 Dicembre 2021.

“L'annuncio di oggi permette ai viaggiatori Italiani che hanno completato il ciclo di vaccinazione di tornare a viaggiare in Australia, senza quarantena, a partire dal 21 Febbraio 2022. Questo è un passo importantissimo per ricostituire fiducia nel settore del turismo e poter tornare ad accogliere i viaggiatori internazionali” ha commentato Philippa Harrison, managing director di Tourism Australia.

“L'Italia è uno dei mercati chiave

Uniport: “Fit for 55 contro il PNRR”

L'appello dell'Associazione nel corso dell'audizione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio



Federico Barbera

ROMA – “Le misure oggi previste nel Fit for 55 rischiano di vanificare i positivi effetti generati dagli investimenti del PNRR e del Fondo Complementare sugli hub portuali del Paese, causando ricadute negative dal punto di vista economico e sociale”.

L'allarme è stato lanciato dai rappresentanti di Fise Uniport (l'Associazione presieduta da Federico Barbera che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale) nel corso del ciclo di audizioni presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Al centro dell'audizione il pacchetto di proposte adottato lo scorso luglio dall'UE per ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030.

“La riduzione dell'impatto ambientale dello shipping”, ha evidenziato il segretario Generale di FISE UNIPORT Giuseppe Rizzi, “non deve passare da una limitazione dei trasporti via mare che anzi, considerato l'indiscusso minore impatto rispetto alle altre modalità di trasporto, devono essere anzi promossi ed incoraggiati. La penalizzazione del trasporto marittimo si tradurrebbe in una penalizzazione

di tutte le attività del cluster portuale con un aumento dei costi per tutti i servizi, con ricadute negative che renderebbero insostenibile il processo di transizione energetica. Per questo motivo suggeriamo una migliore valutazione dei tempi di adozione delle misure oggi previste nel piano”.

In particolare l'Associazione ha evidenziato come gli aumenti dei costi del carburante per le grandi navi, dovuti all'eliminazione dell'esenzione di pagamento delle accise sui carburanti marini (oggi prevista dall'articolo 14 della Direttiva 2003/96/CE (ETD)) e il pagamento dei certificati ETS per le compagnie marittime comporterebbero una serie di effetti dannosi per il settore portuale e logistico nazionale, con ricadute negative dal punto di vista economico e sociale.

In primis, le grandi navi per trasporto container che oggi approdano nei porti di transhipment italiani,

si sposterebbero rapidamente nei porti del Mediterraneo dislocati in Nord Africa, con conseguenti perdite di traffico per il sistema portuale nazionale. L'intera catena logistica nazionale rischia di subire incremento dei costi oltre che perdite di traffico.

Infine si verificherebbe l'aumento dei costi delle tariffe di trasporto, soprattutto per i segmenti ro-pax e ro-ro. Considerata la conformazione del nostro Paese, caratterizzato da una forte insularità; sulle isole abita oltre circa il 10% della popolazione italiana che dipende, quasi esclusivamente, dal traffico marittimo per ogni tipo di rifornimento di merci e materie prime, oltre a rappresentare la condizione sine qua non per l'industria turistica locale.

TRATTAMENTI ANTITARLO

SANIFICAZIONI ANTI COVID-19

TRATTAMENTI ANTIZANZARE

Ambienti sani e sicuri dal 1954

- DISINFESTAZIONI
- DERATTIZZAZIONI
- ALLONTANAMENTO VOLATILI
- DISINFEZIONI
- TRATTAMENTI ANTITARLO

Chiama per un sopralluogo gratuito:

CDL
Centro Disinfestazione Livornese

Via G.B. Guarini 60
57121 Livorno (LI)
+39 0586-88.80.07
info@cdlrl.com

www.cdlrl.com

IGIENE AMBIENTALE

Lc3trasporti.com



CON UN CONTRATTO PER 33 MILIONI DI LITRI

DHL Global Forwarding investe in carburanti sostenibili

L'obiettivo è eliminare almeno 80mila tonnellate di emissioni nocive

MILANO – DHL Global Forwarding, una delle più importanti realtà nel settore del trasporto aereo e marittimo del gruppo Deutsche Post DHL, ha investito in 33 milioni di litri di carburante sostenibile per l'aviazione da Air France KLM Martinair Cargo (AFKLM) con l'obiettivo di risparmiare più di 80mila tonnellate di emissioni di anidride carbonica. Una cooperazione triennale che rappresenta uno dei più significativi acquisti di Sustainable Aviation Fuel (SAF) nel settore del Freight Forwarding. L'iniziativa fa parte della nuova roadmap sostenibile tracciata dal Gruppo Deutsche Post DHL che mira a investire 7 miliardi di euro in tecnologie green entro il 2030 e a ridurre a zero le emissioni dell'industria logistica entro il 2050.

“Con la nostra sustainability roadmap ci siamo posti obiettivi ambiziosi nel nostro viaggio verso una logistica a zero emissioni. I carburanti sostenibili sono un passo fondamentale in questa direzione ed è per questo che ci siamo impegnati a coprire almeno il 30% del fabbisogno di carburante per il trasporto aereo e marittimo con carburanti sostenibili entro il 2030. Per accelerare la transizione verso un trasporto a basse emissioni di carbonio e infine a zero emissioni è necessaria la collaborazione di tutti gli attori coinvolti lungo la supply chain. Dopo tutto, abbiamo solo un pianeta”, afferma Mario Zini,

amministratore delegato di DHL Global Forwarding Italy.

“La nostra collaborazione con AFKLM ci aiuterà ad avvicinarci verso un trasporto aereo a zero emissioni” commenta Carlo De Ruvo, Head of Airfreight di DHL Global Forwarding Italy. “Parallelamente alle partnership che ci impegniamo a stabilire con i principali attori coinvolti lungo la supply chain, riteniamo importante lavorare internamente su soluzioni in grado di rispondere alle esigenze dei nostri clienti: la nostra piattaforma “book & claim”, per esempio, assicura che le riduzioni delle emissioni Scope 3 siano attribuite alle aziende con cui collaboriamo, così che anche loro possano fare un passo avanti verso i loro obiettivi sostenibili”.

La collaborazione con AFKLM sottolinea gli sforzi di DHL per una logistica sostenibile, riconoscendo il ruolo vitale del SAF nella decarbonizzazione dell'industria del trasporto aereo. La partnership permetterà di risparmiare più di 80.000 tonnellate di emissioni di anidride carbonica miscelando il SAF con il normale carburante per aerei nei voli AFKLM: maggiore sarà la quantità di SAF, minori saranno le emissioni di carbonio.

La partnership di DHL con AFKLM funzionerà in modo simile alle precedenti collaborazioni: i clienti che beneficeranno della partnership utilizzeranno il sistema “book and claim”. Acquistando un servizio DHL,

per esempio, sarà possibile selezionare l'opzione green e la riduzione delle emissioni Scope 3 sarà riconosciuta sul profilo del cliente. Constatata l'impossibilità, dal punto di vista tecnico e logistico, di tracciare fisicamente il carburante sostenibile sugli aerei, “book & claim” è la soluzione innovativa che - grazie a un sistema di contabilità digitale - permette di tracciare e poi trasferire le riduzioni di emissioni lungo tutta la supply chain. In questo modo tutte le grandi, piccole e medie imprese potranno avere accesso al carburante sostenibile e contribuire a diminuire il loro impatto ambientale.

La nuova roadmap sostenibile del Gruppo Deutsche Post DHL per una logistica a zero emissioni: Il Gruppo Deutsche Post DHL si è impegnato a fissare obiettivi in linea con i Science Based Targets (SBTi) per ridurre le emissioni di gas serra a -29 milioni di tonnellate. Per farlo, ha avviato un investimento di 7 miliardi di euro fino al 2030 per la ricerca e lo sviluppo di soluzioni green verso una logistica a zero emissioni. Un'aspirazione chiave del gruppo è quella di diventare un punto di riferimento per l'industria. Per raggiungere questo obiettivo, Deutsche Post DHL ha deciso di aumentare del 30% la quantità di carburante sostenibile nelle sue operazioni logistiche e ha avviato un programma di valutazione dei vettori che mette in prima linea quelli con una maggior performance ambientale.

CON LA FINE DELLA CACCIA DECISA DAL 2024

Anche l'Islanda “grazia” le balene



©Souffleurs d'Ecume

Nella foto: Una balena “speronata”.

REJKJAVIK – Il governo della paese europeo più isolato dal mare, l'Islanda, ha deliberato a forte maggioranza che dal 2024 sarà definitivamente abolita la caccia alle balene, che fa parte

delle storiche tradizioni e di una vera epopea dei suoi marinai. La motivazione è prettamente economica. L'appetibilità dei prodotti derivati dai grandi cetacei è nettamente in calo e le spese per armare pescherecci, navi fattorie e lavorazione non sono più remunerative. In pratica la carne delle balene serve solo per le stecche dei busti femminili, finito l'uso dell'olio per illuminare le città, finiti gli altri prodotti. Più remunerativo - è stato detto - il turismo con il whale watching, ovvero portare a vedere le balene nel loro ambiente.

Con la resa dell'Irlanda restano impegnati nella caccia alle balene solo due paesi: in Europa la Norvegia, in Asia il Giappone. Il caso giapponese, dove la caccia è pudicamente definita “a fine di studio”, fa parte delle tradizioni culinarie locali perché la carne di

balena è apprezzata su certi piatti. La Norvegia sua volta sta studiando una progressiva diminuzione delle catture.

Con lo smantellamento delle storiche basi baleniere in Antartide e in Artico, sono passate alla fase mussale tutti i grandi centri balenieri del continente americano. E la popolazione delle balene - in particolare delle megattere che sembrano essere le più prolifiche - è tratta crescere. Specie in Mediterraneo sono state registrate anche presenze non stanziali, al momento non ancora in competizione aperta con quelle locali che hanno il loro santuario proprio nel Tirreno del nord. L'aumento della popolazione dei grandi cetacei ha però una contropartita: si moltiplicano gli speronanti dei cetacei che sonnecchiano in superficie da parte delle navi, tanto che sono stati anche suggeriti appositi segnali subacquei che dovrebbero avvertire gli animali.

UN NUOVO APPELLO AL PARLAMENTO DALL'ASSOCIAZIONE MAREVIVO

Legge Salvamare, perché è bloccata?



ROMA – “Buttare via la plastica al mare è criminale, questo uccide la terra. Dobbiamo tutelare la biodiversità,

dobbiamo prenderci cura del Creato”. Queste le parole di Papa Francesco che, durante la trasmissione domenicale “Che tempo che fa, è tornato a

parlare di ambiente.

Marevivo, che dal 1985 lotta contro la plastica dispersa in mare, prende forza dalle parole di Papa Francesco a supporto della sua mission e rinnova al Parlamento la richiesta dell'approvazione urgente della Legge Salvamare, rilanciando la petizione che finora ha raccolto oltre 55.000 firme e che vede sempre più persone unirsi all'appello, insieme al mondo del mare (Federazione del Mare, Assonave, Assopporti, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda).

Ogni giorno 731 tonnellate di plastica entrano nel Mar Mediterraneo,

trasformandosi in microplastiche che finiscono sulle nostre spiagge, vengono ingerite dai pesci e arrivano nei nostri piatti.

Per fermare questa assurdità Marevivo ha chiesto e ottenuto la Legge Salvamare, già approvata dal Senato lo scorso 8 novembre 2021. Da allora la legge è ferma alla Camera dei Deputati per un cavillo legislativo e, nel frattempo, sono finite in mare altre 61 mila tonnellate di plastica!

Il provvedimento prevede, inoltre, l'installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare i rifiuti prima che arrivino in mare. E non solo: si occupa anche di educazione, campagne di pulizia, dissalatori, inquinamento da microfibre e tanto altro!

SU PROGETTO CONGIUNTO DI DUE MAJOR GIAPPONESI

Terminale galleggiante per l'ammoniaca

Funzionerà come quello della OLT per il gas davanti a Livorno con la tubazione verso terra in superficie



Foto (di Mitsubishi Shipbuilding Co.): Ammoniaca FSRU.

TOKYO – Mitsubishi Shipbuilding Co., in uno sforzo congiunto con Mitsui OSK Lines, Ltd. (MOL), ha completato uno studio concettuale su un'unità galleggiante di stoccaggio e

rigassificazione (FSRU) per l'ammoniaca, uno studio volto a promuovere l'uso dell'ammoniaca come energia fonte e l'introduzione della FSRU ammoniaca a livello globale.

L'Ammoniaca FSRU è una struttura galleggiante per la ricezione e lo stoccaggio dell'ammoniaca che viene trasportata allo stato liquido dalla sua area di produzione, e l'ammoniaca immagazzinata viene quindi riscaldata e rigassificata a bordo per il trasferimento a un gasdotto a terra.

La proposta di valore per la FSRU dell'ammoniaca è che può essere costruita a un costo inferiore e in un tempo più breve rispetto agli impianti di stoccaggio e rigassificazione dell'ammoniaca a terra. In un momento in cui l'interesse globale per l'uso dell'ammoniaca è in aumento, si prevede che l'applicazione di Ammoniaca FSRU al posto degli impianti di stoccaggio e rigassificazione a terra contribuirà a una fornitura anticipata e stabile di combustibile ammoniacale.

Nello studio, Mitsubishi Shipbu-

ilding ha condotto diversi casi di studio di FSRU che hanno specifiche diverse in base alle condizioni di fornitura dell'ammoniaca, al metodo di rigassificazione, alla capacità del serbatoio, ecc., al fine di rispondere a un'ampia gamma di richieste, e alla fine ha sviluppato progetti più ecologici amichevole Ammoniaca FSRU. Lo studio ha anche riguardato la fattibilità dell'impiego di combustibile ad ammoniaca per generare l'energia necessaria per il funzionamento della FSRU stessa.

Intandem, Mitsubishi Shipbuilding ha recentemente concluso un memorandum d'intesa (MOU) con MOL e The Kansai Electric Power Co., Inc. in base al quale le parti esamineranno le possibilità di una futura introduzione di Ammoniaca FSRU. Puntano alla realizzazione della prima FSRU ad ammoniaca al mondo.

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



DA UNA SPIN-OFF DELLA SCUOLA SANT'ANNA DI PISA

Droni per la consegna di sangue e medicine



LIVORNO – ABzero è una start-up che ha ideato la SMART CAPSULE, un sistema innovativo per la consegna di sangue, emocomponenti, organi, medicinali, vaccini e dispositivi medici, prevalentemente a mezzo di droni e che abilita il personale sanitario all'utilizzo in maniera semplice e immediata senza la necessità di patentini, nel rispetto delle normative, garantendo la qualità del bene trasportato ed una consegna automatica in totale sicurezza.

ABzero è una spin off della Scuola Sant'Anna di Pisa, ed è membro del Club delle spin off della Scuola. È incubata al Polo Tecnologico di Navacchio, è parte dell'Innovation Hub di Novartis a Torre Annunziata.

Con il sistema ABzero i tempi di consegna si riducono fino all'80% sulle brevi e medie distanze (fino a 40-70 km) ed i costi per il servizio pubblico fino al 60% rispetto ai

sistemi attuali. La start-up nel 2020 è stata inserita in un programma di mentoring organizzato da Federmanager ed è stata assistita dal Consigliere Federmanager Livorno, dottor Sergio Zamboni.

ABzero ha recentemente vinto una competizione dell'Agenzia Europea EUSPA che si occupa del sistema di navigazione satellitare Galileo dove è risultata prima tra 190 progetti provenienti da tutti i paesi europei, acquisendo un premio di 100 K€.

Sempre nel 2021 ha vinto un piccolo Bando del programma Europeo Interreg Italia-Francia Maritime Frinet 4.0 dove ha proposto l'utilizzo del sistema ABzero in ambito portuale in particolare per il prelievo dei campioni di prodotti chimici trasportati dalle navi cisterna.

La proposta innovativa è quella di intercettare con il drone la nave già a 5 - 7 miglia dal porto, effettuare con sistema di controllo

adeguato il prelievo del contenitore da analizzare, ripartire verso il laboratorio in città dove, durante il tempo di arrivo della nave in porto ed attracco, il risultato dell'analisi sarà già disponibile.

Lo stesso servizio potrebbe essere utilizzato, anche per il trasporto, di documenti, medicinali od altro.

VANTAGGI: Riduzione del tempo di attesa che stimiamo in circa 2h mediamente a nave e quindi del relativo costo. Si tengano inoltre presente i casi di mare agitato per cui non è possibile inviare il mezzo con l'ispettore e la nave rimane in rada in attesa. Il sistema ABzero per contro è libero di effettuare il servizio indipendentemente dalla stato del mare.

Questa soluzione - dicono i presentatori - potrebbe essere una novità assolutamente innovativa anche a livello internazionale per il porto di Livorno.

IN SOPRALLUOGO AL SITO DESTINATO ALL'OPERA GENOVESE

La VIA per la diga foranea



Nella foto: La commissione.

GENOVA – La Commissione Tecnica VIA incaricata della procedura relativa alla Nuova Diga foranea ha effettuato il sopralluogo programmato in relazione alle richieste di integrazione dello

studio di impatto ambientale sul progetto.

Il sopralluogo è stato richiesto dalla Commissione all'Autorità di Sistema Portuale in virtù dell'importanza e strategicità del progetto,

a supporto dei contributi documentali e con l'intento di rendere più efficaci gli approfondimenti occorrenti per il processo istruttorio, nel rispetto dei rispettivi ruoli istituzionali.

DALL'ASSOCIAZIONE ANAV DI CONFINDUSTRIA

Transizione energetica nei trasporti: necessario realismo sui tempi

ROMA – La transizione energetica nel trasporto passeggeri con autobus non può che essere un processo graduale ed adeguato alle

specificità dei singoli comparti: bene quindi le recenti dichiarazioni del ministro Cingolani, che mettono in guardia da misure troppo rapide che



Giuseppe Vinella

rischiano di creare grossi problemi alla società, ai lavoratori, alle classi più vulnerabili e alle piccole e medie imprese. Questa la posizione di Giuseppe Vinella, presidente di ANAV, l'associazione di Confindustria che rappresenta tutti i comparti del trasporto con autobus.

“Il passaggio dal gasolio ad altre alimentazioni di minor impatto ambientale - prosegue Vinella - non può che essere graduale visti i costi e la necessità di attendere, soprattutto per il trasporto su medie-lunghe distanze, lo sviluppo

di adeguate tecnologie alternative. È un processo che va accompagnato con misure di sostegno alle imprese che hanno investito nell'utilizzo di veicoli con alimentazione a gasolio di ultima generazione e che si trovano oggi dinanzi ad un trend costante di crescita del costo del carburante”.

Il presidente di ANAV sottolinea che “secondo i dati Unem il prezzo del gasolio ha registrato nel 2021 un incremento di circa il 28% rispetto all'anno precedente, parliamo di maggiori costi a carico del settore per oltre 140 milioni di euro. Un'enormità se si considera anche che l'Italia ha il più elevato livello di accise in Europa e che non tutti i comparti hanno accesso alla riduzione prevista per il gasolio commerciale”.

Vinella evidenzia infine che il gasolio rappresenta per le imprese la seconda voce di costo dopo quella per il personale, che incide direttamente e in misura sensibile sul prezzo del servizio, con ricadute immediate su una domanda ancor oggi incerta per la quale per il primo trimestre 2022 si stimano già perdite nell'ordine di oltre il 50% rispetto al 2019.

NEL DIBATTITO ORGANIZZATO AL CNEL CON LA COMMISSIONE INTERNAZIONALE

Giovani armatori sul futuro d'Europa



Nella foto: Salvatore d'Amico in audizione al CNEL.

ROMA – Confitarma ha partecipato al secondo incontro con le rappresentanze giovanili delle organizzazioni presenti al CNEL sul Futuro dell'Europa, promosso dalla Commissione Politiche UE e Cooperazione Internazionale del CNEL, alla presenza del presi-

dente del CNEL Tiziano Treu, del segretario Generale Mauro Nori, dei vicepresidenti Floriano Botta e Gianna Fracassi.

“Siamo consapevoli - ha detto Salvatore d'Amico - che i giovani debbano partecipare in prima linea alla realizzazione degli obiettivi del

Next Generation EU per un'Europa post Covid-19 più ecologica, digitale e resiliente”.

Dopo aver ribadito che il trasporto marittimo - fondamentale nel garantire l'approvvigionamento di beni essenziali per la vita quotidiana dei cittadini - è la modalità più sostenibile per unità di merci trasportate, il presidente dei Giovani Armatori ha sottolineato l'esigenza di una strategia nazionale ed europea orientata al mare, manifestando apprezzamento per l'incoraggiamento rivolto dal CNEL all'UE per l'adozione di interventi strutturali sui due pilastri della transizione verde e digitale, puntando su investimenti di qualità nel breve-medio termine e creando condizioni favorevoli agli investimenti privati.

In tema di semplificazione e de-burocratizzazione, i Giovani Armatori condividono l'auspicio del CNEL di una riforma della governance e la semplificazione dei processi decisionali “perfettamente in linea con l'ampio progetto di semplificazione normativa dell'ordinamento nazionale elaborato

negli anni da Confitarma attraverso proposte emendative a costo zero per l'erario. La semplificazione amministrativa e burocratica e la digitalizzazione del settore sono, infatti, ormai indifferibili perché incidono sulla nostra competitività”.

Infine, in tema di occupazione e formazione, Salvatore d'Amico, nel condividere con il CNEL l'esigenza di favorire il riallineamento tra il mercato del lavoro e il sistema di istruzione e formazione, ha ricordato che i Giovani Armatori sono da tempo attivi nella promozione di iniziative di sensibilizzazione per attirare i giovani alle carriere marittime.



SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

Oltre la logistica, l'economia. Opportunità e sfide della nuova normalità per il rilancio del Paese in un mondo incerto.

www.shippingmeetsindustry.it

MILANO
9-10-11 MARZO
2022



Organizzato da:



Promosso da:



In collaborazione con:



TRANSPORT LOGISTEC
SALONE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA
fieramilano | 12 - 15 MAGGIO 2022
ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO

FIERA MILANO

INTERVENUTO IN UN'OPERAZIONE DI SOCCORSO A UN PICCOLO IDROVOLANTE CAPOVOLTO

Guardia Costiera Olbia ecco il nuovo GC B139



Nella foto: L'intervento.

OLBIA – Un idrovolante partito dall'aviosuperficie "LU SCUPA-GLIO" nel territorio comunale di San Teodoro, in manovra di ammaraggio

nello specchio acqueo antistante la spiaggia della Cinta, si è ribaltato a circa 200 metri dalla riva all'interno dell'Area Marina Protetta di Tavo-

lara – Punta Coda Cavallo. Il pilota, grazie anche al sangue freddo, frutto di navigata esperienza, è uscito illeso del mezzo per guadagnare la riva in autonomia, dove è stato soccorso dai medici del 118 che ne hanno constatato il buono stato di salute.

Sul posto sono intervenuti i militari della Guardia Costiera di Olbia del Nucleo Operativo di Polizia Ambientale (N.O.P.A.), con una squadra da terra e due unità navali da mare. Nel dettaglio il GC B139, ha anticipato la M/V CP 2116, entrambi coordinati dalla sala operativa del 16 M.R.S.C. della Direzione Marittima della Sardegna Settentrionale sotto il Comando del Capitano di Vascello Giovanni Canu. I mezzi, giunti sul posto, hanno potuto constatare che l'idrovolante ribaltato era ancora integro e che non vi erano perdite di carburante in atto. I militari della Guardia Costiera, constatata la

cessata emergenza dal punto di vista del soccorso per la salvaguardia della vita umana in mare, procedevano ad elevare diffida, nei confronti del proprietario del mezzo aereo, che si adoperava nell'immediatezza per la rimozione dello stesso, al fine di scongiurare problemi dal punto di vista ambientale, nel delicato ecosistema dell'Area Marina Protetta.

Importante si è dimostrata, nell'occasione, la prova di pronta operatività del nuovo battello GC B139, in dotazione alla Guardia Costiera di Olbia, un mezzo navale (già presentato a suo tempo su queste colonne, n.d.r.) appartenente alla linea di battelli litoranei destinati principalmente allo svolgimento di operazioni di polizia marittima e ambientale marina, ma



impiegabili altresì a tutela della sicurezza di bagnanti e diportisti, grazie al sistema pneumatico auto-raddrizzante che garantisce maggiore sicurezza negli interventi di ricerca e soccorso della vita umana in mare. Le capacità

tecniche avanzate del nuovo mezzo, permettono di raggiungere una velocità di 35 nodi, per un intervento veloce e sicuro, essenziale nel contesto operativo costiero della Sardegna Settentrionale.

Ottima la partenza della Scuola Vela Mankin

L'equipaggio 420 Manuel Scacciati e Leonardo Giovannini sul podio all'International Genoa Winter

VIAREGGIO – La Scuola Vela Valentin Mankin non si ferma mai. Mentre i due timonieri Optimist Under 16 Samuele Bonifazi e Giulio Romani erano stati convocati al Raduno Zonale di Scarlino (in base alla Ranking List risultante dalla classifica delle ultime cinque regate di Campionato Zonale) e gli altri giovani atleti della Scuola Vela erano impegnati negli allenamenti sul lago di Massaciuccoli, Manuel Scacciati e Leo Giovannini hanno centrato il podio all'International Genoa Winter Contest: un terzo posto che riempie di orgoglio chi crede da sempre nella Scuola Vela Valentin Mankin!

Il 2022 della Scuola Vela Mankin era già iniziato positivamente.

Nel primo appuntamento della stagione - il XXVIII Trofeo Marcello Campobasso perfettamente organizzato dal RYCC Savoia in collaborazione con Marina Militare, Associazione Italiana Classe Optimist e V Zona FIV, con oltre 200 giovani skipper al via in rappresentanza di Cipro, Croazia, Finlandia, Israele, Repubblica Ceca, Slovacchia, Svezia, Thailandia, Turchia e Italia - la Squadra Optimist formata da Eva Querzolo, Mattia Cesare Valentini, Ester Bertolani, Samuele Bonifazi e Giulio Romani (capitanata dall'Istruttore Stefano Querzolo) aveva saputo ancora una volta regalare grandissime



Nella foto: Il 420 di Scacciati-Giovannini sotto spinnaker.

soddisfazioni.

Nella Divisione B (35 partecipanti) dopo cinque prove e uno scarto, Mattia Cesare Valentini era stato premiato come 4° assoluto (14 punti; 4,2,3,5,9) mentre Eva Querzolo aveva chiuso al 4° posto nella classifica femminile e al 14° in quella assoluta (58 punti; 17,11,10,21,20).

Nella Divisione A (170 partecipanti) dopo sei prove, la classifica finale con uno scarto aveva, invece, visto Samuele Bonifazi al 45° posto (111 punti; 35,28,27,28,2,26), Giulio Romani al 127° (281 punti; 44,62,bfd,54,69,52) ed Ester Bertolani al 141° (322 punti; 59,75,73,56,74,60).

Poco dopo, invece, al Trofeo Faccenda - organizzato sul lago di Massaciuccoli da Club Nautico Versilia, Circolo Velico Torre del Lago Puccini, Società Velica Viareggina, in collaborazione con il Comitato Circoli Velici Versiliesi e riservato alle classi in singolo

Optimist divisione A e B, e alle classi in doppio Vaurien e 420- i portacolori della Scuola Vela Mankin avevano centrato il podio in tutte le Categorie.

Dopo tre prove disputate complessivamente (due sabato e una domenica) sul podio della Classe 420 erano, infatti, saliti Margherita Pezzella e Mattiello Alessandro seguiti da Adalberto Parra e Valentina Pierotti e da Chiara Mori con Emanuel Giordano, e negli Optimist Cadetti il vincitore Mattia Cesare Valentini e la prima femminile Nora Rosestolato. Nella classifica finale Cadetti Eva Querzolo aveva chiuso al 9° assoluta, al 12° Elisa Esposito (premiata come 2° esordiente) e al 14° Margherita Basili, Podio sfiorato per Samuele Bonifazi 5° negli Optimist U16 con Giulio Romani 10°, Ester Bertolani 23°, Sara Taddei 24°, Leonardo Colli 25° (premiato come 1° esordiente), Alberto Colli 26° (2° esordiente) e Laura Belotti 31°.

Negri comunicazione per Azimut/Benetti



AVIGLIANA – Negri Firman Pr & Communication ha annunciato la sua nuova collaborazione con il Gruppo Azimut/Benetti.

Come noto, fondato nel 1969 da Paolo Vitelli, il Gruppo Azimut/Benetti è oggi il più grande gruppo privato nel mondo della

nautica e offre la più ampia gamma d'imbarcazioni sul mercato in 80 Paesi. I due brand, Azimut Yachts e Benetti, propongono complessivamente 34 modelli con una lunghezza compresa tra i 13 metri della linea Azimut Verve e gli oltre 100 metri dei Giga yacht Benetti.

Negri Firman Pr & Communication collaborerà con il team interno all'azienda - Laura Sandrone per Azimut Yachts e Dario Schiavo per Benetti - per tutte le attività di Ufficio Stampa in Italia e negli Stati Uniti e per le attività di PR e digital PR.

DA OGGI APERTO IL SALONE NAUTICO DELLA FIERA DI NAPOLI

Lomac con i maxi-rib al Nauticsud



NAPOLI – Il cantiere milanese Lomac, specializzato in battelli pneumatici fin dai primordi e guidato da oltre sessant'anni dalla famiglia Lo Manto, non poteva mancare all'importante appuntamento fieristico di Napoli, il Nauticsud che si apre oggi sabato 12 e rimarrà aperto fino a domenica 20.

Ad accompagnare il cantiere ci sarà il concessionario locale Performance Mare, partner consolidato

di Lomac da diversi anni e realtà imprenditoriale profondamente radicata nel territorio. Quattro saranno i modelli in esposizione, appartenenti a gamme di grande richiamo e interesse per diverse tipologie di utente.

Per la gamma Turismo saranno esposti i modelli 600 e 850, battelli dal design tipicamente italiano caratterizzati da ampi spazi di bordo, pensati per coppie, famiglie o amici

che cercano una navigazione confortevole, ma in grado di garantire alte prestazioni quando servono. Molte le possibilità di personalizzazione con accessori dedicati e la scelta tra due colorazioni standard: grigio scuro e avorio.

A rappresentare la linea Gran Turismo, la famiglia di battelli Lomac più esclusiva per cura dei dettagli, prestazioni, materiali e possibilità di personalizzazione, ci sarà il nuovo - elegante e sportivissimo - Gran Turismo 11.0 che prende ispirazione dal 10.5 per prestazioni e rendimento, ma si caratterizza per un maggior volume dello scafo che ha consentito di realizzare una cabina incredibilmente generosa con il 30% di spazio in più, un comodo bagno con doccia a tutta altezza e capienti aree storage per poter affrontare anche brevi crociere nel massimo comfort. Come per tutti i Gran Turismo, numerose sono le combinazioni di colori e tessuti per una personalizzazione totale, dalla scelta degli accessori alle cromie dei tubolari alle cuscinerie e rivestimenti.

Presso lo stand Yamaha sarà esposto Adrenalina 7.0, modello della serie più sportiva del cantiere, firmata dal progettista Federico

Fiorentino che si caratterizza per le sorprendenti performance e grande tenuta del mare, unite ad un design unico e a un livello di comfort senza paragoni. La linea Adrenalina è perfetta per un armatore che ama velocità e performance senza però rinunciare a confort e sicurezza.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

General Export Livorno

è determinante. Invece...

Invece Alessio Dalli...?

“Invece siamo condizionati da una permanente condizione di incertezze anche sui servizi di linea, che a loro volta risentono in negativo dei congestionanti dei porti. Se in più ci mettiamo i costi stratosferici dei noli, del gasolio per i servizi su gomma, le tasse sul personale e sulle aziende, non siamo certo in un momento facile. Specialmente noi che lavoriamo sul general cargo e che avremmo bisogno di efficienza e velocità. Perché oggi la logistica ha come imperativo proprio “fast”: la velocità”.

Servizi veloci richiedono anche un modo più veloce di comunicare, di rapportarsi con i vettori e i clienti.

“Infatti è proprio su questo che abbiamo puntato: e l’informatizzazione è diventata non solo una

necessità ma anche una modo di guadagnare efficienza. Noi abbiamo spinto sull’informatica, specializzando sul personale e utilizzando le reti dove prima c’era il rapporto diretto per telefono o personale. Negli ultimi sei mesi, complice anche il Covid, il nostro mondo è diventato tutto telematico e non si tornerà indietro.”

Voi siete livornesi ma lavorate un po’ su tutti i porti nazionali. Qual’è il vostro giudizio sullo scalo labronico?

“Per posizione geografica, per tradizioni storiche e per potenzialità del retroporto, Livorno potrebbe essere il primo o almeno il secondo porto italiano per volumi e servizi. Purtroppo siamo diventati stretti per le grandi navi che sempre più sono utilizzate dalle compagnie. Spesso siamo costretti a portare le merci da spostare a Livorno, prepararle nei nostri depositi e poi rispedirle non dalle nostre banchine ma da La Spezia, dove attracca navi più grandi. Occorre accelerare al massimo sulla Darsena Europa, altrimenti finiremo per essere un

porto federe: come già per parecchie merci accade”.

Livorno è sempre stato un porto prioritario verso i mercati degli USA: adesso che i tanti paletti di Trump sono stati aboliti da Biden, i traffici con la sponda Est americana come vanno?

“È vero che il presidente Biden ha sbloccato molti dei traffici dall’Europa e dall’Italia, per cui potremmo davvero sviluppare più lavoro. Rimane il problema del congestionamento dei porti USA, che colpisce anche la sponda Est (sebbene sia la costa Ovest la più in crisi) e rimane il rallentamento dei primi due mesi di quest’anno della nostra produzione. Speriamo con forza in una prossima ripresa dell’industria e della produzione nazionale, ma certo il caro energia non aiuta, e non sembra che sul problema il governo stia dedicando tutte le energie che vorremmo”.

Ultima domanda, Dalli: quali sono i prodotti sui quali operate in export?

“La meccanica italiana, i fer-

tilizzanti, l’abbigliamento: ma in particolare è l’alimentare italiano che ancora oggi tira a cominciare dal vino e dall’olio di qualità. Se si normalizzasse il sistema logistico internazionale, con noli più gestibili, più contenitori disponibili e specialmente con maggiore velocità e regolarità nei trasporti, potremmo davvero chiudere una stagione che si prospetta problematica”.

LET-Expo: Veronafiere

nistrazioni, delle professioni, delle associazioni, della formazione giovanile e professionale nonché della ricerca, per un importante confronto su trasporti, logistica e sostenibilità, veri pilastri dello sviluppo socio-economico e culturale del sistema

--- ALL'INTERNO ---

Per San Valentino GNV offre super-sconti.	a pag. 4
Uniport: “Fit for 55 contro il PNRR”.	a pag. 4
Al via il questionario con gli stakeholder.	a pag. 4
L’Australia riapre al turismo.	a pag. 4
DHL Global Forwarding investe in carburanti sostenibili.	a pag. 4
Legge Salvamare, perché è bloccata?	a pag. 5
Terminale galleggiante per l’ammoniaca.	a pag. 5
Anche l’Islanda “grazia” le balene.	a pag. 5
Droni per la consegna di sangue e medicine.	a pag. 6
Giovani armatori sul futuro d’Europa.	a pag. 6
La VIA per la diga foranea.	a pag. 6
Transizione energetica nei trasporti: necessario realismo sui tempi.	a pag. 6
Guardia Costiera Olbia ecco il nuovo GC B139.	a pag. 7
Negri comunicazione per Azimut/Benetti.	a pag. 7
Lomac con i maxi-rib al Nauticsud.	a pag. 7
Ottima la partenza della Scuola Vela Mankin.	a pag. 7
Monfalcone nell’AdSP Trieste un accordo sulla sicurezza.	a pag. 8
Per MSC Crociere l’invernale 2022-2023.	a pag. 8
Leonardo Livorno, quale futuro?	a pag. 9
Caro carburanti, qualcosa che non torna.	a pag. 9

Paese e di tutta Europa.

Quattro giorni, nel pieno rispetto dei protocolli di sicurezza, di incontro e confronto, di opportunità di business, di incontri B2B, di formazione con i principali player

del trasporto, dei servizi alla logistica ed e-commerce, della smart mobility e smart cities. 40mila metri quadri e centinaia di espositori da tutta Europa sono previsti a Verona dal 16 al 19 marzo.

CON UN PROTOCOLLO FIRMATO IN PREFETTURA

Monfalcone nell’AdSP Trieste un accordo sulla sicurezza



Nella foto: Il momento della firma.

TRIESTE – Un nuovo passo per la completa inclusione di Monfalcone nel sistema portuale dell’Adriatico Orientale. Dopo l’accordo quadro sulle concessioni, si avvia un importante percorso in tema di lavoro e cultura della prevenzione sui luoghi di lavoro. È stato firmato infatti, il protocollo d’intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell’ambito portuale di Monfalcone, da Zeno D’Agostino, presidente dell’Authority giuliana e dai rappresentanti di CGIL, CISL e UIL, Sasa Čulev, Marco Rebez e Giulio Germani.

Siglato in Prefettura, alla presenza del prefetto Raffaele Ricciardi, l’accordo, istituisce anche per Monfalcone la figura del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza di Sito produttivo (RLSS) eletto tra i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) delle singole imprese. Alla nuova figura spetterà il compito di coordinare le iniziative

a tutela di salute e integrità fisica dei portuali, assumendo il ruolo di nuovo punto di riferimento tra lavoratori, datori di lavoro, organizzazioni sindacali e Autorità di Sistema.

Di fatto saranno 2 gli RLSS in distacco a Portorosega, uno a carico dell’Authority, uno a carico delle imprese rappresentate. Il tutto a fronte di circa 310 lavoratori, inseriti nell’Organico delle imprese portuali di Monfalcone.

L’accordo prevede anche l’individuazione, da parte dei datori di lavoro, di 2 Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione di Sito produttivo (RSPPS), che affiancheranno gli RLSS e dovranno individuare i fattori di rischio e suggerire alle imprese le migliori misure atte a garantire la sicurezza.

A conclusione della firma, Zeno D’Agostino ha rimarcato “La cultura della prevenzione e sicurezza

sul lavoro è un obiettivo imprescindibile. Questo è un percorso condiviso con CGIL, CISL E UIL che ringrazio. La nostra idea di base è che si fa sistema portuale a tutti i livelli: tanto nella governance dei due territori portuali, quanto nella rappresentanza dei lavoratori. Il porto di Trieste da diversi anni ha un protocollo condiviso con la Prefettura di Trieste che prevede tutta una serie di elementi unici a livello di gestione e di controllo della sicurezza sul lavoro. Ora con questo nuovo accordo, grazie alla collaborazione con la Prefettura di Gorizia, possiamo estendere il modello anche a Monfalcone”.

Il nuovo protocollo per gli RLSS e l’accordo attuativo ripercorrono dunque, l’esperienza triestina, ma con punti di novità.

Gli scali, infatti, manterranno le loro peculiarità, ma troveranno occasioni di raffronto su best practice, e gestione di singoli casi. Il nuovo documento di Monfalcone recepisce inoltre, tutta una serie di ordinanze già emesse in materia di sicurezza e salute nelle operazioni portuali che a Trieste non erano presenti all’atto della firma nel 2015. L’inclusione di tali disposti consentirà l’attribuzione agli RLSS di Monfalcone di attività già perfettamente definite e scadenziate.

Fondamentale per l’accordo, come in tutte le iniziative portate avanti a Portorosega, sarà il contributo e il coinvolgimento delle principali Istituzioni del territorio, in primo luogo ASUGI e Capitaneria di Porto, organi di controllo competenti per l’ambito del comprensorio portuale.

21 navi e oltre 190 destinazioni tra le più ricercate al mondo in 85 paesi diversi



GINEVRA – MSC Crociere ha presentato i dettagli della programmazione per il prossimo inverno che prevede un’incredibile scelta tra 21 navi moderne ed eleganti ed oltre 190 destinazioni in 85 paesi diversi. L’offerta include crociere di diversa durata fino a 118 notti in tutto il mondo: dal Medio Oriente ai Caraibi, dal Mediterraneo al Nord Europa fino al Sud America e al Sud Africa.

MSC World Europa farà base a Doha durante la Coppa del Mondo FIFA Qatar 2022™ e in seguito offrirà crociere con scalo a Dubai, Abu Dhabi, Sir Bani Yas (Emirati Arabi Uniti), Doha (Qatar) e Dammam (Arabia Saudita), iniziando con una minicrociera il 20 dicembre prima di riprendere un programma regolare

con crociere di 7 notti.

Entro la fine del 2022 arriverà anche MSC Seascapes, seconda unità della classe Seaside EVO, che sarà posizionata ai Caraibi con due diversi itinerari di 7 notti da PortMiami (USA) a partire dall’11 dicembre, arricchendo ulteriormente la già variegata offerta di MSC Crociere nei Caraibi.

Leonardo Massa, managing director di MSC Crociere ha dichiarato: “Emozioni. Questo è il regalo che vogliamo fare a tutti i passeggeri che decideranno di fare una vacanza a bordo delle nostre navi. Per la stagione invernale abbiamo infatti pensato ad un’offerta senza precedenti: crociere brevi e più lunghe in 5 continenti tutti da esplorare, con ben

2 World Cruise nel 2023 organizzate per consentire a tutti di poter partecipare ad una vera e propria esperienza che rimarrà per tutta la vita.

Il tutto all’insegna della sicurezza, grazie al nostro protocollo che dall’agosto 2020 ci ha permesso di ripartire e che è stato costantemente aggiornato, e dell’assoluta flessibilità garantita dalla nostra formula Sicuro & Sereno che permette di riprogrammare gratuitamente la propria crociera fino a pochi giorni prima della partenza. Insomma, con MSC Crociere un inverno di sicurezza, scoperta e relax”.

Per la panoramica del programma dell’inverno 2022/2023 si possono avere dettagli dai link delle specifiche destinazioni.

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

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



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



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

Partner of



www.sovecarsrl.it

la pagina dei
lettori

Leonardo Livorno, quale futuro?



Nelle foto: Il siluro "Black Shark" e il prototipo del drone subacqueo per la ricerca.

Una domanda di poche righe sparate a bruciapelo da un lettore che si dice ex dipendente dello stabilimento Whitehead di Livorno, C.C.:

Ho vissuto i tempi della Whitehead livornese, una volta anche Fiat (lanciammo una linea di interessanti ma sfortunati motori fuoribordo) poi la storia delle mine che ci fece sparare addosso metaforicamente da mezzo mondo, poi ancora i primi robot sub e i siluri. Oggi l'ex Whitehead fa parte della multinazionale Leonardo ma alcuni dipendenti dello stabilimento mi dicono che ci sono voci di vendita. C'è rischio di un'altra chiusura?

*

Come dice Lei, Leonardo è un grosso gruppo italo-francese che ha una diversificata produzione in campo militare, dedicata sia all'addebi in Italia che alla vendita all'estero. Lo stabilimento livornese è specialista di apparecchiature, sia elettroniche che meccaniche, in campo subacqueo. Le mine non ci sono più da anni, mentre rimarrebbero - il condizionale è d'obbligo in campo militare - i siluri della generazione "Shark" ed anche i droni subacquei, sviluppo prototipi già a suo tempo presentati negli stand che accompagnavano le prime edizioni delle regate dell'Accademia Navale a Livorno.

Abbiamo anche noi letto di ipotesi di conferimento dello stabilimento di Livorno a un altro settore, dove tuttavia rimarrebbe l'attuale specializzazione, all'Associazione industriali di Livorno (Confindustria) ne sanno quanto noi, cioè quasi niente. O almeno così ci hanno dichiarato.



LIVORNO - Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

Ricordiamo le regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e anche il diritto/dovere di rispondere a quanto i lettori ci chiedono. Dissentendo, se lo riteniamo giusto, ma sempre rispettando il pensiero espresso in termini civili dai lettori.

Ci stiamo mettendo alla prova. E vi mettiamo alla prova. Accettando anche critiche costruttive al nostro lavoro, di cui cercheremo di far tesoro. Promessa non da marinai.

A.F.

Caro carburanti, qualcosa che non torna



Ci ha chiesto per telefono, con toni tutt'altro che sereni, un amico camionista che opera in particolare nel trasporto dei contenitori dai porti del Tirreno agli hub della Lombardia, di occuparci del caro gasolio. Ecco la sua sintesi:

Avete scritto tanto sul costo dei noli marittimi, che fanno arricchire le compagnie di navigazione dei container, ma pochi si occupano del bagno di sangue che ci sta costando l'aumento del prezzo del gasolio da autotrazione. Dove nessun intervento del governo ci è venuto incontro in modo sostanzioso malgrado le tante promesse,

*

Non essendo esperti di politiche sull'energia, ci dobbiamo limitare al parere dell'uomo della strada, come in effetti siamo: tutte le grandi promesse della transizione ambientale, sia nel nostro che in altri paesi, si stanno traducendo in un massacro economico - l'amico ha parlato di bagno di sangue - sull'energia elettrica, sul gas e sui carburanti tradizionali: la benzina sta sfiorando i 2 euro al litro e il gasolio non è mai stato così caro dal 2012. I motivi? Prima di tutto il carico fiscale, che grava sempre di più: e che non appare, coprendo con una foglia di fico le scelte della politica. Poi ci sono le varie scelte dei paesi produttori che dopo i cali di costo degli anni passati hanno stretto nuove alleanze e hanno centellinato le estrazioni (salvo riprenderle opache il "barile" è diventato altamente remunerativo). Quali i rimedi? Visto che non è possibile andare tutti in bicicletta e sostituire i camion con i tricicli, occorrerebbe una politica almeno europea comune verso i fornitori. Ma di unione d'intenti l'Unione Europea sembra averne ben poche. Così dobbiamo, come sempre, pagare di più i nostri trasporti (la monetina sul camion dell'immagine qui sotto) senza che l'autotrasportatore ci guadagni.

C.R.T. S.r.l.
COMBINED RAILWAY TRANSPORT - CENTRO DOGANALE

World Connections Combined



SAN GIORGIO DI PIANO (BO) - Zona Interporto, Unità Immobiliare 11
40016 San Giorgio di Piano
Tel. 051 665 0750 Fax 051 665 0802
Email: candini.fabrizio@crt-logistica.com Iscrizione Albo Trasportatori n. B03713543/T

PADOVA - Via Panà 56 bis
35027 Padova
Tel. 049 76 0805 Fax 055 5201
Email: cocciardi.domenico@crt-logistica.com

LIVORNO - Via delle Cateratte, 120
57122 Livorno
Tel. +39 0586 433 259 Fax +39 0586 433 216
Email: archibusacci.federico@crt-logistica.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

La tassonomia verde

togliere investimenti potenziali ad altre attività, incluse le rinnovabili. Per questo motivo, buona parte di chi critica la tassonomia ritiene che dare la patente verde a gas e atomo rallenterà lo sviluppo verde. La Commissione però s'è richiamata al realismo.

"Oggi dobbiamo accettare delle soluzioni imperfette" per accelerare la decarbonizzazione perché "abbiamo solo 30 anni", si difende la commissaria Mairead McGuinness presentando la tassonomia. Che sarà "forse imperfetta, ma è una soluzione reale". Il documento pubblicato oggi dalla Commissione rende più semplice dare l'etichetta "verde" a nuove centrali a gas. Due i cambiamenti principali, entrambi richiesti pubblicamente dalla Germania solo pochi giorni fa.

Il primo riguarda la quota di gas low-carbon da miscelare al gas fossile. La proposta iniziale imponeva tre step: un mix al 30% entro il 2026, da portare al 55% entro il 2030 e al 100% cinque anni più tardi. Dalla versione finale scompare il riferimento al 2026, resta quello al 2035. Anche se l'obiettivo finale è immutato, quelli di medio termine sono importanti per assicurare che non ci siano ritardi e, soprattutto, per stimolare investitori e mercati.

Il secondo cambiamento è un colpo di spugna sui limiti massimi di emissioni per definire sostenibile un nuovo impianto a gas. In origine, uno dei criteri era che il nuovo impianto avrebbe dovuto rimpiazzare uno vecchio e più inquinante, abbattendo del 55% il tasso emissivo per kWh di output. La nuova versione mantiene la soglia del 55% ma cambia l'unità di misura: il taglio di intensità emissiva va calcolato sull'intera durata di vita della centrale.

Per il resto, l'impianto della tassonomia verde resta uguale a quello presentato il 31 dicembre. Per il gas,

sono sostenibili tutti gli impianti che emettono meno di 100gCO₂e/kWh, senza alcun limite temporale. Rientrano in tassonomia anche le centrali che emettono meno di 270gCO₂e/kWh per anno. Oppure una media annuale inferiore a 550gCO₂e/kWh calcolata però su base ventennale. Resta il vincolo di dimostrare che non si può installare un impianto rinnovabile con uguale capacità e in modo efficiente, ovvero che il gas è l'opzione migliore. E resta anche il limite temporale del 2030: sono "verdi" solo gli impianti a gas che ricevono l'autorizzazione entro fine decennio, salvo la categoria che emette meno di 100g/kWh ed è cioè dotata di tecnologie di cattura e stoccaggio della CO₂.

Sul nucleare, il vincolo temporale si estende fino al 2045 per le centrali che usano le migliori tecnologie disponibili oggi. Ovvero quelle di terza generazione avanzata (III+). Gli investimenti nelle centrali nucleari sono quindi etichettati come "green". Ma a patto che i progetti abbiano ben definiti il piano di sviluppo, i fondi e il sito di stoccaggio dei rifiuti radioattivi.

Da oggi scatta il conto alla rovescia per completare l'iter. Entro 4 mesi l'atto delegato presentato dalla Commissione dovrà essere commentato da paesi membri e Parlamento (con possibilità di estendere di 2 mesi la deadline). Poi inizierà il processo di approvazione. Per bocciare la tassonomia verde serve una maggioranza qualificata rafforzata. Cioè il voto contrario di almeno il 72% dei membri del Consiglio che rappresentino il 65% o più della popolazione europea. In alternativa, deve essere il parlamento europeo a bocciarla, in questo caso con maggioranza semplice. Se in Consiglio è praticamente impossibile il no, il passaggio nell'aula di Strasburgo è più delicato e potrebbe riservare qualche sorpresa. "Sono convinta che abbiamo trovato il giusto bilanciamento" tra posizioni divergenti in seno a tutte le istituzioni europee, conclude McGuinness.

Shipping Forwarding

Per i prossimi cinque anni il singolo fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana sarà costituito dagli investimenti previsti dal PNRR, nella triplice forma di trasferimenti, prestiti europei e fondo complementare.

I quasi 70 miliardi previsti nei capitoli strettamente infrastrutturali-logistici, e le decine di miliardi presenti in altri capitoli destinati a interventi che comunque sono rilevanti per il settore, possono costituire il colpo di frusta per cambiare il panorama logistico e industriale del Paese.

In due aspetti: per le opere che si realizzeranno ma anche per le commesse che genereranno economia. Il condizionale è però necessario, sia perché il risultato non è garantito a priori viste le condizionalità inserite nei finanziamenti europei, sia per le oggettive difficoltà di realizzazione, ma anche per l'aumento dei prezzi e la scarsità di materie prime, semilavorati e personale.

La sessione cerca di offrire un quadro completo delle sfide che attendono il sistema logistico.

AdSP Nord Tirreno: domani

presidente dell'AdSP Tirreno Nord Luciano Guerrieri, il suo segretario generale Matteo Paroli e il dirigente del demanio Fabrizio Marilli. Ma il tema iniziale, illustrare il progetto di riorganizzazione degli spazi demaniali tra la sponda Est della Darsena Toscana e le aree Sintermar, si è poi allargato alla più ampia visione delle sfide in corso.

Tante sfide. C'è la redistribuzione delle banchine ed aree sulla sponda Est, come abbiamo già scritto riportando la mappa della proposta nel numero scorso. Guerrieri e Paroli hanno voluto specificare che il progetto è in corso di ulteriori confronti, costa qualcosa a ciascuno degli altri su aree e servizi ma è trasparente in generale e almeno come metodo è condiviso. In itinere, contando sulla buona volontà di ciascuno e sulla

fine dei contenziosi legali, che non giovano. I tre mesi di tempo massimo decretati per trovare l'assetto giusto - ha ribadito Guerrieri - sono nelle speranze di tutti riducibili.

Altre sfide in corso: l'elettrificazione del porto, con il "cold ironing" da rivedere (le perplessità, secondo Guerrieri, sono risolvibili nel lungo periodo) e con l'eolico e i pannelli sulle superfici portuali.

Poi c'è il collegamento ferroviario con l'interporti Vespucci e con la rete nazionale (tema quest'ultimo in forte ritardo perché non c'è nemmeno il finanziamento). I collegamenti dell'ultimo miglio sono un'urgenza anche per Piombino: diciamo che lo erano già vent'anni fa, figuriamoci ora. Piombino aspetta anche la definizione dello screening per le aree un tempo assegnate alla Magona e poi rimaste inutilizzate.

C'è da completare l'operazione "microtunnel". Il quale c'è, a conclusione di un'operazione eccezionale: ma nel quale vanno ancora passati i tubi ENI per recuperare fondale: e va anche rescata la banchina Nord della strettoia perché non sia più strettoia.

Andiamo avanti: bacini di carenaggio, terminal crociere e area passeggeri, gara per la Darsena Europa, porto turistico nel Mediceo, dragaggi, dighe foranee di recente appaltate, tombamento dello sbocco del canale dei Navicelli in porto, la Bellana per lo yachting locale... ce n'è di carne al fuoco per Guerrieri e Paroli. Su tutto l'urgenza dei tempi: per i fondi del PNRR i tempi sono strettissimi, una vera scommessa altrimenti si perde tutto. Per il resto si riguarda il domani e il dopodomani. Noi, speriamo che ce la caviamo.

Cold ironing e sogni

l'elenco punto per punto.

In stretta sintesi, ecco la lista: 28 milioni per la qualità dell'abitare (dogana d'acqua, cisternone, nuovo ospedale, area stazione); 13,9 milioni per mezzi pubblici elettrici; 10 milioni per il patrimonio Erp (case popolari da riqualificare; 2,5 milioni per messa in sicurezza scuole (facciata Marradi); 2 milioni per il parco Baden Powel; 1 milione per

la raccolta differenziata; 46 milioni infine per elettrificare le banchine del porto da un fondo complementare sui cui la UE spinge forte.

Il tema dell'elettrificazione delle banchine è, come noto, uno degli imperativi categorici della UE: che chiede con forza impianti di "cold ironing" sia per le crociere che per le full-containers. Ed è forse uno dei temi meno convincenti, per i tempi stretti almeno. A Livorno abbiamo sperimentato già, primi in Italia, un impianto "cold ironing": è da anni inutilizzato in banchina, probabilmente già superato nella tecnologia, costato parecchio ma inutile e - come ha pudicamente ammesso il presidente Guerrieri - quasi certamente da "revampare", cioè da rifare. Soldi da buttar via non ne avevamo allora e non ne abbiamo oggi. Perché il problema del "cold ironing" è doppio: da una parte l'energia elettrica che fornirebbe alle navi viene dalle centrali a terra, che sono già sotto stress e che praticano prezzi insostenibili; dall'altra le navi stanno ormai nascendo con impianti di produzione a bordo - generatori ecologici - che non richiedono supporti da terra, lo stesso Manuel Grimaldi non più di un anno fa disse che sul "cold ironing" era perplesso: vero che di recente ha fatto buon viso al diktat della UE, ma le sue navi oggi e domani difficilmente pescheranno corrente dalla banchina.

Per le crociere poi, il problema è anche più serio. Una nave della generazione attuale ha a bordo quasi 5 mila di persone, una città: e gli impianti stessi della vita comune assorbono il doppio di una cittadina. Se non producesse l'energia che le serve, svuoterebbe la rete elettrica urbana ad ogni sosta, con crisi dell'intera comunità (e le relative sollevazioni dei vari comitati NIMBY. La soluzione? Né facile né immediata: i porti, ha detto spesso Guerrieri, devono diventare produttori e non solo consumatori di energia elettrica. Ma tra il dire e il fare...

Imprese al collasso

autotrazione, rappresentano circa il 37% del costo totale. "Dobbiamo anche mantenere un

dialogo sempre aperto e costruttivo con la committenza per garantire condizioni che permettano una leale e concreta concorrenza nel mercato dell'autotrasporto" - ha infine concluso Mariella.

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.lagazzetamarittima.it

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

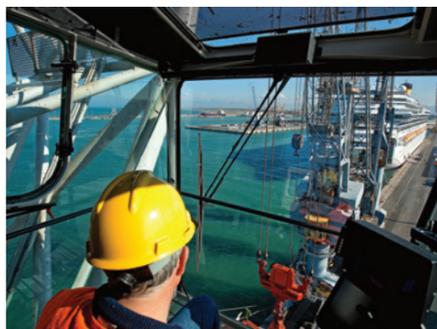
Autorizzazione del Tribunale di Livorno n. 217 del 10 giugno 1968

USPI
Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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



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



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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



FREIGHT FORWARDING
PROJECT CARGO EXPERTISE
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS

DCS LIBURNUS
PROJECT S.r.l.

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

DCS FIORINI
International freight forwarders

ITALY - USA - CANADA - MEXICO - CHILE - BRAZIL - RUSSIA - U.A.E.
CHINA - INDIA - AUSTRALIA - U.K. - SPAIN - SLOVENIA