

DALLA RELAZIONE MARCUCCI ALLA SHIPPING WEEK DI GENOVA

DAL WEBINAR DI ALSEA A MILANO I TANTI PROBLEMI SULLE INTERPRETAZIONI DELLA NORMA

Piani di rilancio, occorre accelerare e chiarire

La partecipazione delle piccole e medie imprese sulle grandi opere, l'allargamento dei benefici del Registro Navale, il software logistico e le proposte del CNEL e Confetra - Sovranità nazionale ed europea nelle trasformazioni

GENOVA – Tra le relazioni che abbiamo ascoltato durante la tre giorni genovese sullo shipping, ci ha particolarmente interessato il punto sui grandi progetti di rilancio della portualità e della logistica nazionale. Partendo dall'affermazione che "Governo e Parlamento hanno deciso di investire più di 50 miliardi del PNRR e dei Fondi collegati in infrastrutture e digitalizzazione della logistica: un ottimo investimento che in sei anni dovrebbe dare un ritorno riducendo almeno in parte i 40 miliardi che perdiamo ogni anno per le inefficienze del settore".

E quanto ha detto Nereo Marcucci, past president di Confetra e consigliere del CNEL, nella sua serrata analisi specie sui tempi della "rivoluzione" logistica. Ecco una sintesi dell'intervento.

"A distanza di tre mesi dal "via libera" della Commissione Europea al Piano nazionale di ripresa e resilienza - ha detto Marcucci - vale discuterne non più i contenuti ma l'attuazione, la "messa a terra" come molti dicono. "Lascia ben sperare la Relazione al Consiglio dei Ministri del 23.09 - primo report dell'Era PNRR - che attesta la coerenza tra il dire, il normare ed il fare quotidiano. Seppure con molte note "in corso". Un chiaro invito del presidente Draghi a fare ancora più velocemente.

(segue a pagina 8)



“Fedespedit Outlook” così l'economia e la logistica

Green Pass obbligatorio e dubbi logistica

Smarrimento e frustrazione di un intero settore dei trasporti sui dettagli - Proposto un modello di procedure operative aziendali - La situazione degli autisti stranieri dei TIR in arrivo in Italia

Tre giorni di fermo TIR a Livorno

LIVORNO – “Adesso vediamo se siamo o no fondamentali per il porto di Livorno ed i suoi terminal contenitori interni ed esterni, i magazzini, gli armatori, gli spedizionieri, i lavoratori ed anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: ci fermiamo per il momento per tre giorni il 18, 19 e 20 ottobre e vediamo se il mondo portuale può continuare a snobbare le nostre richieste di lavorare in condizioni almeno accettabili”.

E quanto afferma Massimo Angioli, presidente CNA FITA Livorno, l'associazione di categoria che ha riunito tutte le più importanti aziende del trasporto contenitori operanti sullo scalo labronico.

“Da maggio - spiega Angioli - abbiamo comunicato alle istituzioni ed agli operatori portuali che la categoria era in stato di agitazione per le condizioni di lavoro in cui deve operare, con code e disservizi logistici ai terminal contenitori, orari assurdi ai terminal esterni, aree di sosta e ristoro per gli autisti inesistenti o inadeguate. Dopo 9-10 ore di viaggio - continua la nota - gli autisti vengono trattati nei terminal come lavoratori di serie B, dovendo sopportare inefficienze logistiche che non si riscontrano nei porti vicini. A La Spezia gli autisti non devono nemmeno scendere dal mezzo, tutti i documenti sono

(segue a pagina 8)



Betty Schiavoni

MILANO – Di fronte a una platea di oltre 150 partecipanti, si è tenuto il Webinar “Green Pass – Rapporti di Lavoro. Adempimenti, Obblighi e Responsabilità” organizzato da Alsea per far luce sulle novità introdotte dal D.L. 21/09/2021 n. 127 e approfondire gli aspetti più controversi della regolamentazione.

Oltre ad affrontare le più dibattute questioni lasciate senza una precisa risposta da parte del governo, Alsea ha presentato il proprio modello di procedure operative aziendali per l'effettuazione dei controlli del Green Pass sulla base dell'interpretazione della regolamentazione che, a 10

(segue a pagina 8)

A VALENCIA LA XXIV EUROMED CONVENTION “FROM LAND TO SEA”

500 top player internazionali con Grimaldi

Focus sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo, come fattore strategico per lo sviluppo della comunità globale



Nella foto: Emanuele Grimaldi al meeting Euromed.

VALENCIA – Articolata in un momento di grandi trasformazioni nel mondo dello shipping e non solo, si è svolta nella bella città spagnola la XXIV Euro-

(segue a pagina 8)

Strategie e impegni per Livorno

VALENCIA – Emanuele Grimaldi ha dedicato, nel corso degli incontri stampa del grande meeting del Gruppo, anche molta attenzione al porto di Livorno. Sudomande di Michela Berti (La Nazione) e di Mauro Zucchelli (Il Tirreno) pur premettendo di

Antonio Fulvi
(segue a pagina 8)

CON SETTE GARE PER OLTRE 45 MILIONI DI IMPEGNI

A Genova raffica di lavori

Da Vado Ligure a Savona, dall'autoparco dell'Aeroporto alla Darsena Nautica

GENOVA – Settimana più che intensa quella appena trascorsa per il sistema dei porti liguri: sono state infatti aggiudicate sette gare in sette giorni su Genova e Savona per un impegno complessivo di oltre 45 milioni di euro; inoltre a Vado Ligure sono stati avviati i procedimenti di intesa Stato-Regione per la messa in sicurezza del torrente Segno e l'ampliamento del terminal ferroviario. Dall'inizio del 2021 - riferisce la segreteria generale - la cifra impegnata dall'AdSP supera i 116 milioni di euro.

Nello scalo di Vado Ligure l'aggiudicazione al RTI Giuggia Costruzioni S.r.l. e Fincosit S.r.l riguarda la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi al potenziamento dell'infrastruttura urbana adiacente al “Molo 8.44” per migliorare la viabilità e bypassare il passaggio a livello. L'intervento è volto a disegnare un nuovo tracciato viario che supererà il raccordo ferroviario per poi reinnestarsi in via Trieste in prossimità del nuovo Port Gate. L'inizio dei lavori è previsto a dicembre 2021 e la loro conclusione nell'estate del 2023.

A Savona è stato anche aggiudicato a LLRI Costruzioni S.r.l. il progetto esecutivo relativo agli interventi di riqualifica della vecchia Darsena nel bacino

(segue a pagina 8)

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



Trasporto container
Trasporto con vasche e
porta container ribaltabili
Trasporto merci
con cintinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adr
e temperatura controllata
Trasporti eccezionali
Logistica/containerizzazione
merce
Pesature contenitori

Sede di Livorno

Via delle Cateratte, 25
tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia

Via Bolano 20
19037 Santo Stefano di Magra (SP)
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

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

UN EN ISO 9001:2015
UN EN ISO 14001:2015
UN EN ISO 45001:2018



SISTEMI DI GESTIONE
CERTIFICATI

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

**POMPE
E UNITÀ COMPLETE**

**PARTI DI RICAMBIO
E ACCESSORI**

**SERVIZI
E MANUTENZIONI**

Via XXV Aprile, C3 – Loc. Pedemonte – 19021 Arcola – LA SPEZIA – Tel +39 0187 1953245 – www.fgsolutions.eu

SCAFFALATURE | UFFICI | NEGOZI
gigoni.com

save your
heart
save your
earth

GIGONI
ARRIDA IL TUO LAVORO

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

NOVA MARINE CARRIERS NELLA SFIDA DELLA SOSTENIBILITÀ

Fra Livorno e Porto Vesme short-sea bulk con “recupero” CO²

Finanziato lo sviluppo di una centrale solare in Madagascar che abatterà di 25.000 tonnellate le emissioni



LUGANO – Nova Marine Carriers, la società di navigazione che fa capo alle famiglie Romeo e Bolfo/Gozi e che occupa, con una flotta di oltre 80 navi, una posizione leader nel mercato della small e medium size bulk carrier, lancia la sfida della sostenibilità. È infatti la prima compagnia al mondo impegnata nello short-sea di materie prime ad attuare un off-set volontario di CO², ovvero un abbattimento complessivo delle emissioni di una sua nave attraverso l'acquisto di carbon credits destinati a finanziare

un esteso progetto per la fornitura di energia solare in Madagascar.

Oggetto di questa prima operazione, che segna la rotta del gruppo (con base a Lugano) verso orizzonti di sostenibilità particolarmente ambiziosi, è la nave “Sider Rodi” che è stata noleggiata da una delle principali società di utility europee per consegnare 4000 tonnellate di truciolo di legno trasportandolo da Livorno a Porto Vesme. Nel corso del suo viaggio la Sider Rodi ha consumato 28,2 tonnellate di marine

gas e di fuel oil a basso contenuto di zolfo, equivalenti all'emissione di 94 tonnellate di CO². Conteggio che tiene conto anche del viaggio in ballast resosi necessario per raggiungere il porto di inizio noleggio e il fuel consumato in porto durante le operazioni di carico e scarico della merce.

“Abbiamo deciso - ha affermato Vincenzo Romeo, ceo di Nova Marine Carriers - di avviare un progetto che abbia caratteristiche di grande concretezza e che tenga conto delle caratteristiche reali dello shipping, ovvero della modalità maggiormente environmental friendly di trasporto in Europa, ancorché tutt'oggi caratterizzata dall'utilizzo prevalente di carburanti fossili”.

La compagnia ha quindi ha deciso di acquistare su base volontaria carbon credits il cui ammontare sarà speso per finanziare la centrale elettrica solare Ambatolampy in Madagascar, un impianto destinato a fornire energia a circa 50.000 abitazioni e recentemente entrato in una nuova fase di espansione.

L'operazione è stata gestita dal gruppo Ifchor Clear Blue Oceans, uno dei principali player mondiali nel carbon market ed è stata verificata dall'organizzazione no-profit Verra,

chiamata a compiere il check finale sui Verified Carbon Standard (VCS) e quindi anche l'obiettivo della centrale in Madagascar che si propone di abbattere di 25.000 tonnellate all'anno le emissioni di CO².

“È la prima volta - ha sottolineato Trifon Tsentes, direttore Business Development di Inchor ClearBlue Oceans - che una grande compagnia europea impegnata nello short-sea con un trasportato di circa 22 milioni di tonnellate di carico, lancia in una sfida globale sulla sostenibilità con queste caratteristiche”.

“Siamo appassionatamente convinti - ha concluso Vincenzo Romeo - che la battaglia per la riduzione delle emissioni debba essere combattuta e

SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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

SI TEMI DEL SOLLEVAMENTO E TRASPORTI ECCEZIONALI

Oltre 4 mila presenze al GIS

Apertura boom per la più importante fiera europea dedicata al comparto - Presi d'assalto gli stand degli oltre 400 espositori presenti alla tre giorni



Nella foto: Il taglio del nastro all'apertura della rassegna.

PIACENZA – Oltre quattromila i visitatori che oggi hanno varcato i cancelli dell'8ª edizione del GIS, le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali che si è tenuta per tre giorni fino a sabato scorso nei padiglioni del Piacenza Expo. Una tre giorni che - con i suoi 400 espositori italiani e stranieri, ospitati negli oltre 41 mila metri quadri del polo fieristico piacentino - si è confermata quale palcoscenico privilegiato per una fotografia unitaria dei settori del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Una manifestazione con l'adesione di 67 associazioni di categoria e i patrocinii di Ministero del Lavoro, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Anas, nonché la presenza di Inal, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Regione Emilia Romagna, Esercito Italiano e Comune di Piacenza.

Al taglio del nastro, la vice-sindaca di Piacenza, Elena Baio: “Arrivando dalla strada, mi batteva il cuore», ha detto la vice-sindaca, «la Fiera, con i suoi 400 espositori, credo che lascerà il segno! A Piacenza la logistica è sempre stata importante», ha aggiun-

to Baio, «ma si tratta soprattutto di una logistica di qualità. La nostra città ha infatti una tradizione pluriennale nel settore del sollevamento, un'attività svolta da sempre all'insegna della sicurezza. Un tema importante sul quale si dovrà lavorare anche a livello governativo”.

Grande soddisfazione è stata espressa da Giuseppe Cavalli, presidente unico di Piacenza Expo: “Soddisfazione non solo economico-finanziaria, ma soprattutto sociale”, ha spiegato Cavalli, “finalmente abbiamo rivisto le persone che si guardavano negli occhi e si stringevano la mano. Finalmente abbiamo visto imprenditori concludere affari e progettare iniziative. Questa fiera vede grandi protagonisti gli imprenditori del Piacentino. Imprenditori che da anni partecipano e ci credono”.

“Nella giornata di apertura del GIS 2021 abbiamo superato la soglia dei 4 mila visitatori e vedo notevole soddisfazione anche da parte degli espositori. Questo mi spinge a pensare che ci siano tutti gli elementi per un'ottima riuscita della kermesse di quest'anno”, commenta Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions, organizzatore

dell'evento fieristico, “Vorrei inoltre sottolineare quelle che sono le tre tematiche fondamentali di questa ottava edizione delle Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali: la sicurezza, elemento centrale alla luce dei recenti eventi, l'innovazione e la ripresa dopo la pandemia”.

Il convegno “Aggiornamenti ed evoluzione delle verifiche sulle attrezzature di lavoro”, a cura di Apice S.r.l., ha aperto i lavori della seconda giornata del GIS. A seguire, l'incontro: “La sicurezza degli operatori apparecchi di sollevamento. Formazione all'altezza dell'innovazione”, organizzato da AISEM, Associazione italiana sistemi di sollevamento, elevazione e movimentazione (tutto il programma scaricabile su www.gisexpo.it).

La grande novità dell'8ª edizione è stata il “GIS by Night”, uno speciale evento serale dedicato agli espositori e ai loro ospiti: all'interno dei padiglioni della Fiera erano infatti collocati punti di ristorazione tematici e di intrattenimento musicale che hanno permesso ai partecipanti alla serata utili contatti di lavoro in un'atmosfera decisamente rilassata.

PREMIATO ALLE GIORNATE GIS DI PIACENZA

Metrocarga al top nell'intermodale



Nella foto: La consegna del premio a Melania Molini.

GENOVA – Metrocarga Italia (o “Metrocarga”) - l'MTO che fornisce l'unico servizio intermodale tra Italia e Francia via Ventimiglia - trionfa all'edizione 2021 degli ITALA - Italian Terminal and Logistic Awards aggiudicandosi il titolo di miglior operatore intermodale e

ferroviario.

Melania Molini, managing director di Metrocarga Italia ha dichiarato: “Questo riconoscimento rappresenta un'immensa soddisfazione perché arriva dopo anni di duro lavoro finalizzato a incrementare la capillarità e la qualità dei servizi

offerti in Italia e in Francia, il tutto con uno sguardo sempre attento alla possibilità di innovare, da sempre il nostro punto di forza. L'innovazione è al centro della filosofia di Metrocarga inteso anche come rete che, grazie a fermate agili e rapide lungo la linea, punta a semplificare il cargo ferroviario avvicinandolo al trasporto dei passeggeri; il nostro obiettivo è quello di creare una vera e propria metropolitana per le merci”.

Guido Porta, fondatore e amministratore delegato della Società si è complimentato con il team: “Siamo felici di come Metrocarga stia crescendo; nonostante le difficoltà del contesto la nostra squadra diretta da Melania Molini ha saputo ottenere ottimi risultati anche nel 2020, con un incremento del fatturato di oltre il 15% e arrivando a gestire 170 viaggi al giorno”.

Dedicato agli operatori del terminalismo portuale, intermodale e della logistica, l'evento si è svolto come di consueto nella cornice dell'8ª edizione della fiera GIS-Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali, che ha avuto luogo, come abbiamo reso noto, a Piacenza dal 7 al 9 ottobre.

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.



ASSIMAR SRL
<http://www.assimar.com>

Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64

info@assimar.com



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

ART CONTESTA I RITARDI NELLE INSTALLAZIONI DELLE COLONNINE

Ricariche elettriche in autostrada si può

L'Autorità si dice impegnata a garantire procedure trasparenti e competitive per gli affidamenti delle installazioni



TORINO – Con riferimento a notizie e dichiarazioni diffuse su alcuni mezzi di informazione, secondo cui l'Autorità di regolazione dei trasporti avrebbe deciso arbitrariamente di occuparsi dell'installazione di reti di infrastruttura di ricarica per le auto elettriche nelle aree di servizio autostradali, generando così ritardi, ART precisa anzitutto che la sua stessa legge istitutiva (d.l. 201/2011) nel disciplinare le specifiche competenze nel settore autostradale, ha attribuito all'Autorità anche il compito di "definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali" per individuare, con procedure trasparenti e competitive, i soggetti cui affidare i servizi di rifornimento di carbo-lubrificanti e quelli relativi ai servizi di ristorazione forniti nelle aree di servizio. A seguito di recenti interventi del legislatore - scrive ART - nell'ambito di tali servizi rientrano anche quelli di ricarica dei veicoli elettrici,

nonché di rifornimento di gas naturale compresso (GNC) e gas naturale liquefatto (GNL). Quanto ai servizi di rifornimento di carburanti tradizionali, sia per i progressi tecnologici che hanno ridotto i consumi degli autoveicoli, sia per l'incidenza delle royalties sui prezzi alla pompa delle aree di servizio autostradali, fra il 2003 e il 2019 si è registrato un crollo della quantità di benzina e gasolio erogata, pari rispettivamente a -81,2% e -60,9%. Il parco circolante di autoveicoli conta attualmente circa 40 milioni di mezzi, di cui quelli a propulsione elettrica o ibrida è circa lo 0,3% con previsioni di crescita al 2030 in un range compreso tra il 5 ed il 10%. ART è impegnata pertanto a garantire - afferma la nota dell'Autorità - con assoluta tempestività rispetto ai termini delle concessioni interessate (concessioni in scadenza nel 2022 la cui proroga al 2024 è contenuta nel d.l. 121/2021, c.d.

"Decreto Trasporti", attualmente in corso di conversione), che l'affidamento della gestione delle aree di servizio avvenga previa adeguata valutazione: delle capacità tecnico-organizzative ed economiche dei soggetti che si propongono per la gestione delle suddette aree di servizio, tale da assicurare un adeguato, regolare e continuo livello di qualità della prestazione fornita all'utenza autostradale; della durata degli affidamenti coerente con gli investimenti previsti e gli standard individuati in termini di efficienza e qualità richiesti dal bando; del rispetto di condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture, che assicurino il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, nel rispetto dei principi di sviluppo e tutela della concorrenza. In attesa che il procedimento regolatorio avviato con la propria delibera n.77/2021 si concluda - finisce la nota ART - e che, come precedentemente riportato, si applichi alle concessioni in scadenza nel 2022 (e prorogate al 2024 dal decreto Trasporti), restano comunque vigenti le disposizioni di cui al Decreto Legislativo n. 257/2016 e, in particolare, il principio di neutralità tecnologica degli impianti in esso richiamato a proposito dei punti di ricarica; nonché il rispetto delle procedure competitive di affidamento come previste dall'articolo 11 della legge 498/1992. Quindi - afferma ART - installare punti di ricarica elettrica per autoveicoli è già attualmente possibile: infatti, nel corso del 2021, almeno un concessionario autostradale ha proceduto a dotare le tratte di propria competenza di tali punti di ricarica.

IN PROGRAMMA PER IL 18 NOVEMBRE CON SOPHIA LOREN

Per MSC "Seashore" battesimo alle Bahamas

L'evento si terrà a Ocean Cay MSC Marine Reserve nell'isola privata



GINEVRA – MSC Seashore, nuova ammiraglia di MSC Crociere, sarà ufficialmente battezzata ai Caraibi il prossimo 18 novembre, sull'isola privata di Ocean Cay, riserva marina alle Bahamas, ad esclusivo utilizzo degli ospiti di MSC. È la prima volta che una nave da crociera viene inaugurata su un'isola privata. Il 20 novembre, MSC Seashore inizierà la sua stagione invernale ai Caraibi offrendo ai suoi ospiti la possibilità di scoprire tutta la bellezza dell'isola e altre magnifiche destinazioni con partenze settimanali da Miami per crociere di 8 giorni. Come vuole ormai la tradizione sarà ancora la star del cinema italiano Sophia Loren a ricoprire il ruolo di madrina per la sedicesima volta su 19 navi della flotta. I festeggiamenti si svolgeranno sia a bordo che sull'isola, poiché la nave rimarrà ormeggiata per tutta la notte, con una cena di gala, spettacoli dal vivo e tanto altro ancora.

Con il battesimo di MSC Seashore verrà formalmente celebrata anche la riapertura di Ocean Cay MSC Marine Reserve, isola accessibile dalla fine del 2019, ma costretta alla chiusura pochi mesi dopo a causa della pandemia. La Compagnia ha approfittato della pausa per apportare ancora nuovi miglioramenti, introducendo ancora più servizi, che verranno presentati in quell'occasione. Ocean Cay MSC Marine Reserve è stata aperta alla fine del 2019 a seguito della bonifica che l'ha trasformata da ex sito industriale di estrazione della sabbia ad un'isola incontaminata e ricoperta da una rigogliosa vegetazione che si estende su una superficie di 64 miglia quadrate. Un progetto totalmente sostenibile, in armonia con l'ecosistema locale e fondato su un forte impegno da parte di MSC Crociere per il ripristino delle risorse marine precedentemente scomparse, il rispetto e la

tutela della fauna locale, compresi gli habitat e le specie presenti nell'area. Ciò include il ripristino dei coralli in via di estinzione e l'attuazione di altri programmi educativi mirati alla salvaguardia e alla conservazione. Offrendo più di due miglia di spiagge di sabbia bianca circondate da infiniti panorami di acque cristalline, gli ospiti scelgono Ocean Cay per immergersi nel vibrante spirito delle Bahamas. Tutte le navi di MSC Crociere in partenza da Miami e Port Canaveral faranno scalo sull'isola, stando spesso fino a tarda sera o tutta la notte per dare agli ospiti il tempo necessario per scoprire tutto ciò che l'isola ha da offrire. La sera, per chi ama le ore piccole, inizia la festa animata da dj di fama internazionale, vi è anche una tradizionale sfilata in maschera junkanoo e nel momento clou lo splendido spettacolo di luci offerto dal magico faro.



SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company

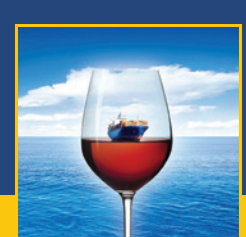
MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Bottegino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy
Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com
www.savinodelbene.com



Vintage 2020: the "wine cellar" is ready



www.ggori.com

Il vostro partner logistico di fiducia. Sempre più globale...



Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI
Wine and spirits logistics

DAL PRESIDENTE DELLA FEDERAZIONE INTERNAZIONALE

Plauso ai Piloti italiani



Nella foto (da dx): Mennella e Pelletier.

ROMA – Il presidente dell’IMPA ha incontrato i Piloti italiani: “Siete un esempio”. Le abilità dei Piloti italiani, i progressi che la tecnologia apporterà al settore e il ruolo dei Piloti dei Porti nel contesto internazionale. Sono stati questi alcuni dei temi affrontati a Roma presso la sede della Federazione Italiana Piloti dei Porti in un incontro tra il presidente di Fedepiloti Luigi Mennella, il presidente dell’IMPA - International Maritime Pilots’ Association Simon Pelletier e il direttore esecutivo e consigliere

generale della Canadian Marine Pilots! Association, Tristan K. Laflamme. Simon Pelletier è impegnato in un tour europeo che coinvolge le sedi continentali delle associazioni di piloti. Parlando con il presidente Mennella, ha rinnovato la sua stima per i Piloti italiani e per il lavoro della Federazione: “Considero i Piloti italiani tra i più preparati. Anche in occasione della pandemia, si sono distinti per la loro attenzione alla sicurezza e la loro professionalità. Questo è stato possibile anche grazie

all’opera di sensibilizzazione di Fedepiloti, tra le federazioni più attive anche in ambito internazionale. Sono rimasto favorevolmente colpito dalla partecipazione dei piloti alla vita associativa e dal volume delle attività che la stessa federazione pone in essere. Ero presente i giorni in cui la Fedepiloti festeggiava i 70 anni di attività e ricordo ancora la partecipazione e il coinvolgimento di quei giorni. A livello politico, infine, so di poter contare sempre sulla presenza di un rappresentante italiano nei tavoli che contano”. Per

Fincantieri a Palermo: una LPD per il Qatar

Parte il programma di rilancio e potenziamento del polo cantieristico siciliano



Pasqualino Monti

PALERMO – Legittima soddisfazione, ne siamo certi, per il presidente dell’AdSP Pasqualino Monti: Fincantieri ha assegnato al proprio cantiere di Palermo - per il quale Monti si è impegnato a fondo con l’obiettivo di rilanciarlo

- la costruzione di una nave anfibia LPD – Landing Platform Dock. La nave rientra nel più ampio contratto firmato nel 2016 con il Ministero della Difesa del Qatar per la fornitura di sette unità di superficie di nuova generazione, con i relativi servizi di supporto, nell’ambito del programma di acquisizione navale nazionale. “Questa commessa - commenta il presidente Monti - è anche il prodotto dell’accordo siglato con Fincantieri nel 2019 che aveva come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei complessi navalmeccanici più importanti del Mediterraneo. La nave per la Marina Militare del Qatar che verrà costruita nei cantieri di Palermo regala nuovo slancio all’intero progetto e l’AdSP del Mare di Sicilia occidentale lavora senza sosta per concludere opere infrastrutturali che renderanno lo stabilimento di Palermo il

fiorire all’occhiello della cantieristica mediterranea. Oggi è una giornata davvero importante perché questo risultato si associa a ciò che abbiamo sempre ripetuto: creazione di economia reale uguale incremento dell’occupazione. Uguale futuro per i giovani siciliani”. Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha dichiarato: “Il carico di lavoro che ci siamo assicurati ci consente di dare continuità occupazionale a tutti i nostri cantieri e alle nostre maestranze. Gli investimenti realizzati e quelli in corso ci permettono anche una maggiore efficienza degli stabilimenti, che possono realizzare varie tipologie di navi. Per Palermo, inoltre, la dotazione di moderni bacini consentirà di offrire, unitamente alle comprovate competenze professionali, una capacità produttiva unica per le riparazioni, trasformazioni e refitting di tutti i mezzi navali”.

Ship’s Agents & International Forwarders since 1886

international forwarders

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

il presidente di Fedepiloti Luigi Mennella “è stato un incontro molto importante. Confrontare la nostra esperienza in ambito internazionale costituisce per la nostra categoria sempre un momento di crescita. Per questo, sono particolarmente grato per l’invito del presidente Pelletier sia alla sede londinese dell’IMPA sia al prossimo General Meeting dell’IMPA a Cancún”. Simon Pelletier proseguirà il suo tour europeo incontrando i presidenti delle federazioni nazionali che aderiscono all’IMPA.

PER BILANCIARE L’AUMENTO DEL COSTO DEL GAS NATURALE

Arabia Saudita taglia prezzi del greggio

Annunciato anche l’aumento sostanzioso della produzione, ma i valori sul mercato rimangono alti - Le previsioni per il 2022

DUBAI – L’Arabia Saudita ha tagliato il prezzo ufficiale di vendita del greggio per gli acquirenti asiatici a seguito dell’ultimo aumento dei prezzi stimolato dalla decisione dell’OPEC+ di attenersi ad aumenti mensili di 400.000 bpd in totale piuttosto che aumentare maggiormente la produzione per limitare i prezzi internazionali. Bloomberg riferisce che Aramco ha tagliato i prezzi per tutti i gradi per il suo mercato più grande, con Arab Light che ora vende a \$ 0,40 al barile in meno, per un prezzo totale di \$ 1,30 al di sopra del benchmark

di Dubai. È il premio più basso da marzo. Il regno ha anche tagliato i prezzi per la maggior parte delle sue spedizioni di petrolio verso l’Europa Nord-Occidentale del Mediterraneo e gli Stati Uniti. All’inizio della scorsa settimana, l’amministratore delegato di Aramco, Amin Nasser, ha affermato che la crisi globale del gas ha aumentato la domanda di petrolio di mezzo milione di barili al giorno. Nasser ha anche affermato di aspettarsi che la domanda di petrolio raggiungerà i 99 milioni di barili al giorno entro la fine

di quest’anno e salirà ulteriormente fino a raggiungere i 100 milioni di barili al giorno nel 2022. Ciò sembra aver rafforzato la determinazione di Aramco di aumentare la sua capacità di produzione massima sostenuta a 13 milioni di barili al giorno. “La nostra capacità massima sostenuta da 12 a 13 milioni di barili al giorno... non raggiungerà la piena capacità a 13 milioni di barili al giorno fino al 2027”, ha affermato Nasser, tuttavia, come citato da Reuters, durante una conferenza sull’energia. Con le prospettive della domanda così brillanti e i prezzi così favorevoli, ha senso per il principale esportatore mondiale di petrolio dare agli acquirenti una piccola pausa e abbassare i prezzi. Bloomberg osserva che l’Asia rappresenta fino al 60 per cento delle esportazioni di petrolio di Aramco. I prezzi internazionali del greggio, nel frattempo, continuano a essere sostenuti. Al momento in cui scriviamo, il greggio Brent veniva scambiato sopra gli 82 dollari al barile, con il West Texas Intermediate che si avvicinava ai 79 dollari al barile. La tendenza riflette il passaggio dal gas al petrolio per alcune centrali elettriche poiché il gas diventa proibitivo.

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

SEDE OPERATIVA

REVAMPING GRU

FULL RENTAL

PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24

MANUTENZIONE BANCHINE

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

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS



FREIGHT
FORWARDING

PROJECT CARGO
EXPERTISE

SUPPLY CHAIN
MANAGEMENT

WAREHOUSING
AND DISTRIBUTION

PERISHABLES &
REFRIGERATED CARGO

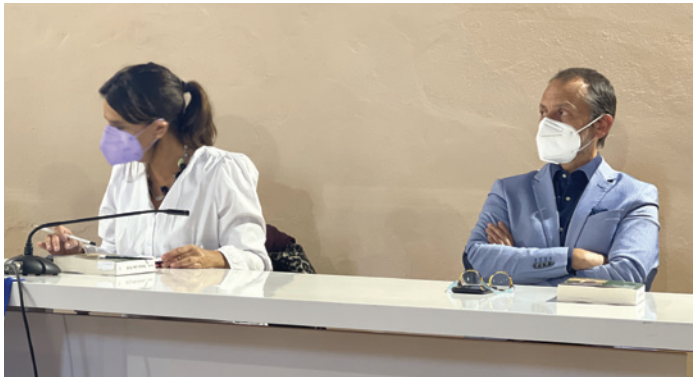


delcoronascardigli.com

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

PER LE CELEBRAZIONI DELLA RIVOLUZIONE GRECA

Paroli in Fortezza Vecchia: “Livorno-Grecia, grande legame”



Nella foto (da sx): Despina Vlami e Matteo Paroli.

LIVORNO – Il segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale avvocato Matteo Paroli, ha partecipato all'iniziativa in programma nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, dedicata alla comunità greca di Livorno nell'ambito del programma delle celebrazioni del Bicentenario della rivoluzione greca.

In occasione della presentazione del libro della storica Despina

Vlami, intitolato: “i mercanti greci a Livorno, 1750-1868”, Paroli ha rimarcato l'importanza di una relazione privilegiata, quella che unisce la Grecia all'Italia. “Una relazione - afferma Paroli - che è sopravvissuta nel corso dei secoli e che a Livorno ha trovato un concreto radicamento a cominciare dalla seconda metà del 1500, quando furono avviati con successo i primi interventi di urbanizzazione della

cosiddetta città nuova”.

Paroli ha voluto sottolineare il piacere di essere presente all'evento. E ha interpretato come un segnale di auspicio il fatto che, ad appena un mese di distanza dall'assunzione dell'incarico di segretario generale dell'AdSP dell'Alto Tirreno, si sia trovato ad ospitare in Fortezza Vecchia una iniziativa che parla del rapporto indissolubile tra due paesi del Mediterraneo. Un rapporto cui è professionalmente legato fin dai tempi in cui lavorava ad Ancona come segretario generale dell'Autorità Portuale del Mar Adriatico Centrale: “Ad Ancona, dove il 65% del traffico passeggeri unisce l'Italia alla Grecia, avevo rapporti pressoché costanti con il console onorario greco. Affrontavamo quotidianamente i problemi legati agli spostamenti dei cittadini greci nei viaggi verso il Pireo e Igoumenitsa. Per uno strano caso del destino ritrovo oggi, sulla sponda tirrenica, quella comunità che ho avuto modo di conoscere e apprezzare sulla sponda adriatica. Lo considero un segnale di auspicio”.

A PALAZZO ROSCIANO DELL'ADSP DI LIVORNO

Riunito il tavolo per il Patto del Lavoro

Durante la riunione, espresso dai partecipanti profondo cordoglio per la scomparsa dell'onorevole Eugenio Duca



Nella foto: Un momento dell'incontro a Palazzo Rosciano.

LIVORNO – Accelerare sullo snellimento delle procedure; rafforzare le attività di controllo in porto; aggiornare il Piano Organico Porti e definire nuovi modelli formativi ed organizzativi sulla base delle spinte innescate dalle trasformazioni in atto. Sono queste le sfide che il tavolo per il Patto del Lavoro ha chiesto all'Autorità di Sistema Portuale e al Comune, di raccogliere e di mettere al centro dell'agenda.

Svoltasi a Palazzo Rosciano - in regime di continuità operativa con il processo di governance allargata e di dialogo sociale messo in piedi dall'Istituzione comunale per gestire gli effetti del covid 19 sulla comunità - il tavolo ha visto i rappresentanti delle varie associazioni di categoria fare il punto della situazione sul futuro del lavoro, sia portuale che della logistica integrata, e sulle criticità di una crisi, quella pandemica, che non ha ancora esaurito la propria forza.

Riflettori puntati, ad esempio, sul traffico dell'automotive e sulla crisi dei chip e della componentistica che ha portato a drastici tagli alla produzione da parte dei più importanti gruppi del settore, e che potrebbe avere un impatto negativo anche sui traffici di auto dello scalo livornese.

Preoccupazioni, inoltre, sono state espresse per le dinamiche commerciali in atto e per un ambito competitivo caratterizzato sempre più marcatamente da processi di integrazione verticale e di concentrazione. Fenomeni, questi, stanno progressivamente spostando i margini di profitto sul mare, erodendo quelli sul lato terra, imponendo talvolta alle imprese una flessibilità operativa che nei casi più negativi si traduce nella ingiustificabile pretesa di piegare la legge ad eccessi che debordano dal

proprio limite.

Di fronte a questa situazione - sullo sfondo, anche, le perplessità per la piega che a livello nazionale stanno prendendo determinate discussioni sul tema dell'autoproduzione - è stato ribadito dai componenti del Tavolo la necessità di proseguire, con maggiore convinzione rispetto al passato, sul sentiero del confronto costruttivo e della piena sinergia che istituzioni ed operatori devono poter mettere in campo. Sia con l'obiettivo di risolvere le criticità immediate sia con quello di garantire al porto di Livorno di arrivare vivo al traguardo della Darsena Europa, infrastruttura chiave per lo sviluppo dello scalo che, obbligatoriamente, chiamerà l'AdSP e la comunità portuale a ridefinire gli spazi operativi del porto e le sue attitudini.

I sindacati, in particolare, hanno chiesto risposte sociali che si traducano da parte di chi è chiamato a regolamentare la vita operativa in porto nella definizione di politiche strategiche che vadano oltre le mere buone intenzioni.

Da più parti è stato comunque sottolineato il cambio di passo del Governo Guerrieri-Paroli sui temi del lavoro portuale, ma non solo. È stato d'altronde il presidente Luciano Guerrieri a rivendicare quanto fatto nel corso di questi mesi. L'approvazione del Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale; il via libera al regolamento per la messa in funzione dello Sportello Unico Amministrativo; l'approvazione del piano di intervento formativo portuale 2021-2023; l'imminente firma di un nuovo protocollo regionale in tema di sicurezza e il via libera al bando per la realizzazione delle opere marittime e di difesa della Darsena Europa, sono tra i risultati

che il n.1 dell'AdSP ha rimarcato di aver raggiunto da quando è alla guida di Palazzo Rosciano.

Il prossimo obiettivo dichiarato sarà quello di aggiornare quanto prima il Piano Organico Porti, documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma Delrio, che consente all'AdSP di fotografare la situazione occupazionale in porto e di definire i livelli dei fabbisogni occupazionali tenendo conto delle dinamiche commerciali in atto e delle contingenze.

Non è un caso che l'assessore comunale al porto, Barbara Bonciani, abbia più volte messo l'accento su questo tema durante il suo intervento: “Abbiamo istituito il tavolo del lavoro in pieno periodo Covid, anche sulla base delle sollecitazioni pervenute dal mondo sindacale e datoriale. Siamo arrivati a sottoscrivere il patto per il lavoro tutti assieme, con senso di responsabilità, ognuno per le proprie competenze, in un momento in cui la crisi pandemica aveva segnato in maniera profonda le nostre comunità” ha detto.

Durante la riunione, gli esponenti del tavolo hanno voluto infine esprimere anch'essi, come tutto il mondo dello shipping ha fatto in questi giorni, il più profondo cordoglio per la scomparsa dell'ex deputato Eugenio Duca, volto molto conosciuto nel mondo portuale, anche a Livorno, essendo stato per molti anni responsabile nazionale per i democratici di Sinistra (DS) del settore dell'economia marittima portuale.

È stato il segretario generale Matteo Paroli a comunicarne la dipartita: “È stato per tutti noi un punto di riferimento e una persona di grande spessore intellettuale”.

DAL COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP

Gioia Tauro, i nuovi piani



Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO – È tempo di programmi concreti; e i principali temi sono approdati al comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio sulla strategia futura dell'ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli.

Hanno preso parte alla seduta i componenti di diritto: Antonio Ranieri, direttore marittimo della Calabria e della Basilicata, supportato dai comandanti delle locali capitanerie di porto, Domenico Berti della Città Metropolitana di Reggio Calabria, Antonio Guerrieri dal Comune di Gioia Tauro e il segretario generale Pietro Preziosi, coadiuvato dai dirigenti Maria Carmela De Maria, Luigi Ventrici e Pasquale Faraone. Visti gli argomenti in discussione ha, altresì, partecipato Pino Colloca, in rappresentanza del Comune di Vibo.

Tra i diversi punti affrontati, è stata votata all'unanimità la variazione di assestamento di Bilancio 2021. L'obiettivo principale è quello di consentire all'Ente di rispondere alle nuove esigenze tecnico finanziarie, sorte all'indomani dell'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale, che punta a garantire pieno sviluppo a tutti i porti della sua circoscrizione.

Collegata alla variazione di Bilancio, è stata approvata la nuova pianificazione triennale delle opere pubbliche per il potenziamento dell'infrastrutturazione dei cinque scali portuali,

chiamati a rispondere ai continui mutamenti del mercato globale. Al suo interno sono stati inseriti i due progetti di fattibilità tecnico economica dei lavori di “Risanamento e consolidamento delle banchine portuali Pola, Tripoli, Papandrea e Buccarelli” del porto di Vibo Valentia.

Si tratta di due specifici interventi del valore complessivo di 18 milioni di euro, finanziati dalla Regione Calabria attraverso il Fondo Coesione e Sviluppo, che mirano, in primo luogo, alla messa in sicurezza delle banchine e, così, al ripristino della capacità operativa dell'intera infrastruttura portuale. I due progetti sono stati approvati a maggioranza, con il voto contrario del delegato del Comune di Vibo Valentia, Pino Colloca, verso il quale il presidente Agostinelli ha manifestato il suo rammarico: - “Dopo l'impegno posto in essere dall'ente - ha spiegato Agostinelli - nell'assumere celermente e concretamente la guida dello scalo, attraverso numerosi sopralluoghi che, in tempi record, hanno portato alla definizione di due importanti progetti di riqualificazione dello scalo, per l'avvio dei quali si attende solo la firma della convenzione da parte della Regione Calabria, mi risulta incomprensibile la posizione dell'amministrazione comunale. Sono, comunque, certo che l'equivoco sarà chiarito con il sindaco Maria Limardo, con la quale è stata avviata proficua sinergia istituzionale, per assicurare il pieno sviluppo dello scalo”.

Tra gli altri progetti inseriti in variazione al Piano Operativo Triennale anche l'elettrificazione delle banchine Ro-Ro del porto di Gioia Tauro. Nell'osservare le linee green dell'Unione Europea, si avviano così processi di cold ironing, finalizzati alla transizione ecologica del lavoro in banchina.

Al fine di rispondere alle stesse esigenze di riconversione e sostenibilità ambientale è stato inserito tra le opere pubbliche il progetto

di ammodernamento dell'area retroportuale dello scalo gioiese, che necessita di una complessiva attività di riqualificazione.

Approvato all'unanimità e posto tra gli obiettivi dell'ente, da raggiungere entro l'anno in corso, il regolamento che istituisce lo Sportello unico amministrativo, così come disposto dall'ex art. 15 - bis della L. 84/94.

Collegata ai maggiori fabbisogni operativi dell'ente, è stata presentata e votata all'unanimità la nuova pianta organica, ampliata ad ottanta unità. L'obiettivo è quello di dotarsi di una maggiore organizzazione, che abbia tutti gli strumenti professionali per operare, con la massima celerità ed eguale attenzione, al complessivo sviluppo dei cinque porti.

Per garantire un maggiore sviluppo allo scalo di Crotone è stato approvato l'adeguamento tecnico funzionale del porto, che non varia la destinazione d'uso dell'infrastruttura, ma che punta a garantire una crescita integrata dei diversi settori portuali, al fine di redistribuire funzionalmente le sue aree e assicurare una maggiore interazione tra porto e città. Al centro dell'adeguamento, massima attenzione sarà rivolta alla sostenibilità ambientale degli interventi. Tra questi il programma di riqualificazione dell'area ex Sensi, che sarà a carico dell'Ente. Prevede la demolizione degli attuali immobili e la relativa sostituzione con un nuovo manufatto a più piani, a cui dare una diversa destinazione d'uso, che non andrà a diminuire il valore del patrimonio demaniale dello Stato ma che, in un processo di compensazione volumetrica, contribuirà alla sua valorizzazione.

Il presidente Andrea Agostinelli ha concluso l'incontro con il suo ringraziamento per l'attenzione dimostrata allo studio dei numerosi argomenti posti all'ordine del giorno, necessari a definire la strategica programmazione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

DRONITALY – CONFERENZAGNL – FUELS MOBILITY – HESE

L'innovazione tecnologica a Bologna con il Mirumir

BOLOGNA – Nel cuore delle manifestazioni Mirumir (Dronitaly, ConferenzaGNL, Fuels Mobility, HESE), tenutasi a Bologna Fiere, il tema dell'innovazione tecnologica è stato il filo conduttore delle numerose iniziative che hanno nuovamente coinvolto le principali associazioni e aziende del settore, a livello nazionale e internazionale.

DRONITALY: come confermato anche dall'Europa, i droni hanno un ruolo fondamentale nel campo del monitoraggio ambientale permettendo di valutare in maniera rapida e precisa lo stato degli ecosistemi e la presenza di sostanze inquinanti, nonché i danni derivanti da fenomeni meteorologici estremi o da altri tipi di eventi naturali o antropici. Questi strumenti tecnologici sono soluzioni versatili e un sicuro alleato alla valutazione e alla gestione consapevole delle risorse naturali e, di conseguenza, un tassello fondamentale per la transizione ecologica.

Prendono parte a Dronitaly le più importanti aziende di settore: Aermatica 3D, Enav Group, Flyability, 3D Target, Italdron, MicroGeo, Rina, Telespazio, UP Caeli Via.

CONFERENZAGNL: nell'ultimo anno, il GNL ha avuto una grande crescita articolata in tre ambiti: uso civile, trasporto pesante e comparto marittimo. È proprio anche alla luce degli investimenti nel settore marittimo che è possibile stimare un utilizzo importante del GNL ben oltre il 2030 che si accompagnerà alla crescita costante dell'elettrico e dell'idrogeno. Il gas naturale liquefatto farà da traino, pertanto, alla transizione

energetica ed ecologica, tenuto conto delle sue eccellenti performance ambientali che andranno ulteriormente a migliorare grazie anche allo sviluppo del bioGNL, un altro alleato importante sulla via della sostenibilità.

L'avvio della virtual liquefaction anche in Italia ci metterà, poi, al passo con gli altri paesi europei che fanno già ricorso a essa attraverso i loro terminali di rigassificazione. ConferenzaGNL prevede il coinvolgimento dei principali attori, a livello nazionale e internazionale. Partecipano all'evento: Edison, Gas & Heat, Higas, Snam, Blu Way, Depositi Italiani GNL, Ecospray, Elengy, Iveco, Liquegas, OLT Offshore LNG Toscana, Rina, TotalEnergies, TPER, Transadriatico, Vulcangas.

HESE-HYDROGEN ENERGY SUMMIT & EXPO: l'idrogeno è un vettore versatile dai molteplici usi finali; attualmente, i costi di produzione sono elevati, circa 5 euro per 5kg ma sono destinati a ridursi. L'idrogeno è un vettore complementare agli altri oggi in uso; consente lo stoccaggio dei picchi di produzione, riducendo dunque gli sprechi e favorendo di conseguenza l'abbattimento di un terzo della produzione di CO₂.

Molto interessante è la produzione di idrogeno da waste, che consentirebbe di coprire l'intero fabbisogno italiano energetico con 3 o 4 impianti. Lo sviluppo del settore, tuttavia, risiede nella collaborazione tra gli stakeholder del comparto. Il PNRR è un'occasione storica per l'Italia al fine di costruire l'ecosistema dell'innovazione e della sostenibilità. Oggi parliamo di Hydrogen Valley ma presto parleremo di

“Hydrogen City”, le smart city del futuro, poli ultratecnologici, totalmente decarbonizzati. In tale ottica, l'Implementation Plan della commissione europea porterà 100 città europee a zero emissioni entro il 2030.

Oltre al partenariato con FNM, HESE prevede il coinvolgimento delle principali realtà di settore, a livello nazionale e internazionale, come: Edison, Iberdrola, Piel by McPhy, Snam, Toyota, Air Liquide, Baker Hughes, BCG, Bureau Veritas, Gas & Heat, Kew Technology, Kiwa, Landi Renzo Group, NextChem, Rina, Saipem, Sapi.

FUELS MOBILITY: anche la stazione di servizio è ufficialmente in “transizione”: non più un mero punto di rifornimento ma una sorta di “mobility center”, multi servizi. L'obiettivo primario è rendere scalabile il settore mediante infrastrutture a costi contenuti e avvicinare l'esperienza di consumo dell'elettrico a quella dei carburanti tradizionali. I trend globali, tecnologici e sociali, spingono il settore verso un futuro disegnato da una molteplicità di vettori energetici e soluzioni di mobilità nuove che possono affiancare quelle tradizionali. L'innovazione del comparto non può prescindere dalla digitalizzazione, gli elementi fondanti di quest'ultima sono formazione e normazione. Il corretto impiego delle nuove tecnologie nell'intera filiera permette di lavorare efficacemente al contrasto dell'illegalità. Fuels Mobiliy ha visto la partecipazione delle più importanti aziende del settore: SNAM4Mobility, Iveco, Kew Technology, Schermolux, Siemens, Tper, Transadriatico, Vanzetti Engineering.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Piani di rilancio, occorre

“Vorrei suggerire un intervento correttivo alla norma, approvata recentemente - ha detto ancora - sull’allargamento dei benefici del Registro Italiano alle navi che battono bandiera di Paesi dell’Unione Europea o addirittura a tutte quelle dello Spazio Economico Europeo. Ritengo indispensabile valutare tempo per tempo la capacità delle pubbliche amministrazioni di progettare e indire gare di appalto, il ricorso agli “aiuti tecnici centrali” ed eventualmente decreti di implementazione. Vale per la logistica ma anche per tutte le missioni previste dal PNRR. Non sottovaluterei la situazione delle piccole e medie imprese indispensabili subappaltatrici nella realizzazione di grandi opere come quelle previste nel PNRR. Imprese e dipendenti sono stati falcidiati prima dalla crisi del 2008 e poi dalle conseguenze economiche del Covid e quel che ne resta è, in molti casi e per fortuna, impegnato nelle ristrutturazioni civili decollate grazie agli incentivi.

“Non ho ricette ma considerando che gli investimenti copriranno 6 anni - ha suggerito il relatore - è possibile pensare ad interventi che diano risultati in 1 anno, ad esempio, apriamere fiscalmente reti d’impresa con standard di sicurezza omogenei che scelgano la co-titolarità dei rapporti di lavoro prevista dalla norma.

“Dando per decollato il PNRR per la parte hardware , credo, come sostenuto dal presidente di Confetra Guido Nicolini, che il governo debba impegnarsi sul software logistico attivando un check serio sui modi per far crescere le dimensioni medie delle aziende del settore, riformando il codice civile per le imprese di spedizione per il quale CNEL (con gli imput di Confetra e Fedespedit) ha avanzato un disegno di Legge, adottando la lettera di vettura elettronica e realizzando l’elenco di semplificazioni e sburocratizzazioni per le quali Confetra e Fedespedit hanno prodotto un preciso dossier.

“Un buon avvio, al quale dare seguito è rappresentato dall’impegno all’introduzione del SUDOCO (sportello unico delle dogane e dei controlli) che nell’agenda di governo è previsto per il 31.12.2021.

“La logistica è il sistema vascolare, venoso ed arterioso, del sistema economico nazionale e continentale.

“La crescita esponenziale dei noli per alcune importanti relazioni di traffico - ha ricordato Marcucci - impone una considerazione indispensabile per discutere dell’utilità degli investimenti che stiamo facendo per garantire un futuro a chi dovrà ripagarli.

“Premetto che ritengo fisiologica la discussione sull’argomento da parte dei diversi attori della supply chain anche se talvolta alcuni argomenti appaiono difensivi di interessi legittimi.

Ma quando un fattore economico - in questo caso il livello dei noli - diventa determinante, con il rischio che divenga una costante, si determina una Sovranità spuria sul sistema economico di produzione e dei consumi di un paese e di un continente e delle loro comunità.

“In questo caso la questione deve essere affrontata da chi ha Sovranità Legittima: Governi ed Europa, come seppur con metodi diversi, stanno facendo Stati Uniti e Cina.

“Il punto è di sistema e come affrontarlo sta ai Governi deciderlo: soft, moral suasion, regolazione... un loro dovere prima che un diritto conoscere quale sia il “punto di caduta” cioè quando le compagnie di navigazione del trasporto containeri (salvo altre) ritengano che si ristabilirà l’equilibrio tra domanda ed offerta di stiva e questa non sarà più determinata dai fattori soggettivi ed unilaterali dei blank sailing , e da quelli oggettivi del girovagare dei contenitori e dalla loro carenza. Quando cioè il disallineamento delle forze in campo non inciderà più sulle comunità nazionali e si tornerà a regole di mercato.

“Infine: se e quando, dopo un periodo eccezionale (e secondo alcuni giustamente risarcitorio di perdite pregresse e di extra costi) si tornerà nell’attività industriale delle Shipping Lines ai principi di responsabilità sociale e di economia sociale di mercato che sono gli unici che possono giustificare investimenti massivi che saranno ri-pagati con le tasse dei cittadini?”

In una parola e senza alcuna retorica - ha concluso con un filo di giustificata preoccupazione Nereo Marcucci - a quando il ripristino della Sovranità nazionale e di quella Europea?

“Fedespedit Outlook”

e positiva inversione di tendenza della fase economica rispetto al 2020 grazie alle misure di contrasto alla pandemia. A questo si aggiunge, tuttavia, la crescita dei prezzi industriali e al consumo determinata soprattutto dalla forte ripresa della domanda e dalle frizioni sulle catene di approvvigionamento e trainata dal petrolio (passato da un minimo di 51,1 US\$/bbl di inizio anno, ad un massimo di 77,2 US\$/bbl, +51,1%):

- La WTO stima una crescita per il 2021 pari al +6%. L’UE27 nel suo complesso dovrebbe registrare nel 2021 un aumento del Pil del 4,8% e nel 2022 del 4,5% (stime al rialzo sulle precedenti previsioni della Commissione Europea);

- Nel I semestre 2021, il commercio estero italiano vero i Paesi extra-UE ha raggiunto ottimi risultati: +22,9% per le esportazioni e + 21,7% per le importazioni. Da sottolineare, in particolare, la crescita dell’export di alcuni comparti della manifattura: autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registrano +48,5% e altre attività manifatturiere (mobili, giocattoli, articoli sportivi, gioielli) +45,5%. (Istat).

SHIPPING - Secondo le ultime stime il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel I semestre del 2021 è stimato in 88,6 milioni di TEUs, con un deciso aumento del +13,5% rispetto al 2020. In molti casi, tuttavia, i volumi degli scambi tra le aree geografiche restano inferiori ai livelli pre-pandemia. Un fenomeno che sta caratterizzando in negativo lo shipping internazionale è il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedati.

- Dopo la flessione dello scorso anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel I semestre del 2021 sono stati movimentati 3,945 milioni di TEUs, un aumento del 10,9% senza Gioia Tauro e del 4,6% con Gioia Tauro rispetto allo stesso periodo del 2020. Per quanto riguarda quest’ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019). Tra gli altri porti, significativo il recupero di La Spezia (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di Genova (+15,7%).

- Nel I semestre del 2021, i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato 10,9 milioni di TEUs con un aumento del +6,6% rispetto al 2020. In decisa crescita i porti spagnoli di Barcellona (+31%) e Valencia (+11,7%), mentre flette il traffico di Algeciras (-9,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Nello stesso periodo, i porti del North Range hanno evidenziato una crescita del 9,0%, con 22,2 milioni di TEUs movimentati.

- Per quanto riguarda l’andamento dei costi del trasporto marittimo, a partire da fine 2020 i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatto 100 la media dei noli di gennaio 2020, a metà settembre 2021 essi hanno toccato quota 472 sulla tratta Cina-Nord Europa e 419 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l’indice generale ha toccato quota 334. L’ascesa dei noli, a partire da luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l’impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. L’ulteriore e continua crescita dei noli nel corso del 2021 e le misure di contenimento dei costi hanno permesso alle compagnie marittime di ottenere significativi aumenti del fatturato, e ottimi risultati in termini di utili finali, che si collocano abbondantemente sopra il 20% del fatturato.

CARGO AEREO - Dall’ultimo Air Cargo Market Analysis di IATA (luglio 2021): a luglio 2021 il traffico espresso in ton-km (CTK cargo tonne-kilometres) è aumentato dell’8,6% rispetto allo stesso mese del 2019,

anno di riferimento pre-pandemia. Il mese di luglio è stato il terzo consecutivo di crescita dei traffici (giugno + 9,2%). Appare possibile, tuttavia, un rallentamento del trend di crescita - ma non un’inversione - a causa dalla stabilizzazione della domanda e dall’andamento della pandemia in alcune aree del Mondo.

- Nei primi 8 mesi del 2021 l’Italia ha visto un aumento del traffico cargo del 34,8% sullo stesso periodo del 2020 con 700mila ton, risultato ottimo anche se inferiore alle 713mila ton raggiunte nel 2019; il principale aeroporto cargo italiano, Milano MXP, ha segnato una crescita record del +56,4%, confermando il trend di concentrazione del traffico merci italiano (quasi 70%).

Green Pass obbligatorio

giorni dall’entrata in vigore della normativa, si basa ancora in gran parte su interpretazioni.

Sebbene nei giorni scorsi si sia tenuto un incontro al Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili dove sono state fatte alcune aperture su alcuni temi, non stanno arrivando provvedimenti certi e la diretta conseguenza di questo vuoto è lo smarrimento e la frustrazione di un intero comparto.

Le domande che Alsea ha ricevuto dalle imprese, a cui ha risposto durante l’incontro, non riguardano solo le modalità organizzative per la verifica delle certificazioni o le questioni inerenti alla privacy, ma anche aspetti pratici strettamente connessi all’adempimento delle attività quotidiane dei lavoratori del settore della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

Restano, però, ancora senza una risposta certa diverse casistiche che rischiano di bloccare i trasporti nazionali e internazionali e, quindi, il Paese.

All’esito del convegno e sentite le domande degli associati, il presidente di Alsea Betty Schiavoni lancia un appello al Governo: “Non sappiamo come comportarci con gli autisti stranieri che in massima parte non hanno il Green Pass. Non possiamo rimandare indietro camion carichi” e aggiunge “Questi autisti nelle operazioni di carico e scarico possono restare sui mezzi o rimanere nei piazzali con tutti i sistemi di sicurezza previsti. Non si comprende la necessità di richiedere loro il Green Pass”.

Inoltre, Alsea chiede che venga consentito il riconoscimento del Green Pass attraverso l’inserimento nel sistema informativo dell’anagrafe, funzionale al rilascio dello stesso green pass, per gli autisti stranieri che lavorano per le imprese italiane e che hanno effettuato il vaccino nel loro Paese di provenienza, anche con vaccini oggi non riconosciuti in Italia.

Fabio Marrocco, condirettore di Confetra, confida che da parte del Governo siano formalmente confermate in tempi rapidissimi quelle soluzioni che sono venute fuori dal confronto con le parti sociali volte a consentire un’applicazione ragionevole del nuovo obbligo.

Alsea apprezza l’impegno del Governo ma chiede di avere norme certe e chiare in tempi rapidi.

Tre giorni di fermo TIR

telematizzati e i problemi li risolvono gli operatori portuali: ci sono più autotreni in meno spazio ma le attese sono minori. Qui si attendono o si perdono in burocrazia ore e nessuno rimborsa agli autotrasportatori i costi. Abbiamo chiesto a maggio tavoli di confronto su cui portare i problemi concreti della logistica portuale e trovare immediatamente le soluzioni possibili, programmando invece quelle a medio-lungo termine”.

“A luglio dopo insistenza - aggiunge il coordinatore di CNA FITA Alessandro Longobardi - abbiamo avuto i primi incontri cui sarebbero dovuti seguire altri più operativi in Autorità Portuale. Ad agosto, in piena peak season, esasperati dalle code e dai disservizi, non avendo ottenuto praticamente nulla, abbiamo fatto il primo blocco nel ritiro dei vuoti dal terminal Lorenzini. La “scossa”, avvertita ben oltre Livorno, ha prodotto qualche miglioramento e con spirito di responsabilità e collaborazione siamo tornati al lavoro, confidando nel mantenimento delle promesse avute. Passato però il picco di lavoro, come si temeva, tutto o quasi è tornato alla inefficiente normalità. L’incontro urgente chiesto all’AdSP a luglio con Dogana e Guardia di Finanza per accelerare le operazioni

ai varchi, programmato finalmente al 30 settembre - afferma ancora la nota - è stato rimandato due giorni prima addirittura a data da destinarsi. La categoria è delusa perché la via del dialogo non ha avuto risultati e nell’assemblea di venerdì scorso ha deciso per una protesta plateale di almeno tre giorni. Fermarsi è un grosso sacrificio anche per le nostre ditte, ma già adesso, ogni giorno, gli autotrasportatori rimettono molti soldi per colpa degli operatori portuali: le tariffe non coprono nemmeno i costi previsti - conclude amaramente il documento - figuriamoci i tempi di attesa che sottraggono ore di guida e possibilità di acquisire nuovi lavori”.

“Saremo ai varchi per tre giorni con i TIR - conclude Angioli - per spiegare a tutti le ragioni della protesta ed invitare anche gli altri autotrasportatori ad unirsi. Ci aspettiamo che l’AdSP assuma veramente la regia di questa situazione perché la Darsena Europa arriverà, dicono e speriamo, nel 2026, ma le imprese a quella data devono arrivarci vive”.

500 top player internazionali

med Convention From Land to Sea, ormai storico summit internazionale organizzato dal gruppo Grimaldi. Vi hanno preso parte 500 top player del mondo istituzionale, della finanza, della logistica, della portualità e dei trasporti.

Focus della XXIV Edizione, sviluppata per tre giorni fino a domenica scorsa, è stata la decarbonizzazione del trasporto via mare come chiave di sviluppo per la comunità internazionale. Proprio in questo contesto, a testimonianza del ruolo proattivo assunto dall’industria marittima, l’International Chamber of Shipping (ICS) ha recentemente presentato all’International Maritime Organization (IMO) un piano dettagliato con tutte le misure urgenti per raggiungere l’obiettivo zero emissioni entro il 2050.

Lavori della XXIV Euromed Convention hanno avuto inizio con i saluti istituzionali di Riccardo Guariglia, ambasciatore d’Italia in Spagna, e di Maria Perez Herrero, segretario ai Lavori Pubblici, Trasporti e Mobilità Sostenibile della Generalitat valenciana. L’amministratore delegato Emanuele Grimaldi, nel suo intervento in apertura del summit, ha tracciato un’ampia panoramica sul presente e sul futuro green del primo gruppo armatoriale italiano e primo player nelle Autostrade del Mare in Europa, ricordando che il 2020/2021 è stato un biennio caratterizzato non solo dalla resilienza, ma anche da un’attività molto intensa in termini di sostenibilità ambientale.

Dodici sono le nuove costruzioni Grimaldi che sono entrate in flotta negli ultimi 24 mesi. A queste si aggiungono altre venti navi, che saranno consegnate entro il 2025. Le nuove costruzioni, nel loro complesso - ha ricordato Emanuele Grimaldi - consentiranno di abbattere le emissioni inquinanti del 50% rispetto alle navi utilizzate in precedenza.

A questo piano di investimento per l’ampliamento della flotta, si è affiancato un importante programma di 220 interventi di green retrofit, che ha previsto la stesura di vernici al silicone ecocompatibili, la revisione dei sistemi di propulsione e l’installazione di sistemi di depurazione dei gas di scarico per l’eliminazione dei gas esausti.

Nell’estate 2021 il Gruppo Grimaldi ha concluso l’acquisizione di alcuni asset di Trasmittelanea, brand storico del trasporto passeggeri e merci interno alla Spagna. Attraverso questa operazione, il Gruppo Grimaldi ha rafforzato la sua presenza nei collegamenti interni in Spagna e nei porti spagnoli, che occupano una posizione strategica tra Mar Mediterraneo e Oceano Atlantico.

“Oggi più che mai l’industria marittima è chiamata a sviluppare ed applicare le soluzioni più innovative e tecnologiche per abbattere le emissioni nocive - ha dichiarato Emanuele Grimaldi -. La crisi che abbiamo vissuto ci ha insegnato che il mondo attende con fiducia una nuova normalità: è responsabilità di tutti noi comprendere i cambiamenti e favorire il processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo.

“Sono orgoglioso di poter affermare che negli ultimi 18 mesi il nostro gruppo ha dato prova di grande resilienza. Nonostante la crisi sanitaria ed economica e la totale mancanza di ristori, abbiamo confermato gli investimenti previsti per l’ampliamento della flotta e l’impegno proattivo a favore della sostenibilità ambientale” ha concluso Grimaldi.

I lavori della XXIV Euromed Con-

vention sono proseguiti con il primo panel “The decarbonisation of the European Maritime Industry: challenges and prospects”. Al dibattito - moderato da Guy Platten, segretario generale dell’ICS - hanno preso parte Hiroyuki Yamada (director Marine Environment Division, IMO), Kurt Bodewig (coordinatore europeo per le Autostrade del Mare MOS), Ugo Salerno (chairman & ceo, RINA), Aurelio Martinez (presidente, Valencia Port), Clopatra Dombia Henry (presidente, IMO World Maritime University), Esben Poulsen (presidente, ICS), Emanuele Grimaldi (amministratore delegato, Grimaldi Group).

Il secondo panel, dal titolo “MOS in the Western Mediterranean and their role in Europe’s Transport System” - moderato da Sergio Luciano, direttore di Economy Magazine - ha visto la partecipazione di Mar Chao Lopez (Operations Director, Puertos del Estado) Andrea Annunziata (presidente, AdSP del Mar Tirreno Centrale) Damià Calvet (presidente, Barcelona Port), Pino Musolino (presidente, AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale), Daniele Rossi (presidente, AdSP del Mar Adriatico Centro-Settentrionale), Ettore Morace (amministratore delegato, Trasmad GLE), Guido Grimaldi (presidente, ALIS).

Durante i lavori sono stati ringraziati i vari sponsor che hanno contribuito all’organizzazione dell’evento: Tefin, Kongsberg, Shell Marine, Tecnimpianti Antwerp, Telespazio, ABB, Akzo Nobel, CAIM Sea, Sefine Shipyard, TPG Agency.

A Genova raffica di lavori

portuale utilizzata come accosto e deposito dai pescatori professionisti.

Oltre alle aggiudicazioni, sono stati avviati (ai sensi gli artt.2-3 del DPR 383/94) i procedimenti di intesa Stato-Regione per acquisire le necessarie autorizzazioni per la realizzazione dei progetti di messa in sicurezza del torrente Segno e l’ampliamento del terminal intermodale a Vado Ligure. Trascorsi i 65 giorni previsti dalla normativa per la conclusione della Conferenza dei Servizi, saranno avviate le due gare di appalto integrato per la progettazione esecutiva ed esecuzione degli interventi.

La messa in sicurezza del torrente Segno rappresenta infatti una delle principali opere previste dall’Accordo di Programma, fondamentale per la sicurezza del territorio e dei cittadini nei confronti di eventi idrologici sempre più severi che costituiscono una delle priorità di azione per l’aumento della resilienza territoriale agli eventi climatici estremi.

L’ampliamento del terminal intermodale del porto di Vado Ligure, altra opera prevista dall’Accordo di Programma, è alla base degli obiettivi di implementazione dell’ultimo miglio ferroviario finalizzato al raggiungimento del 40% di movimentazione su ferro delle merci convenzionali.

A Genova, è stata affidata a I.L.S.E.T. Srl la progettazione esecutiva e l’esecuzione dei lavori relativi all’ampliamento dell’attuale autoparco lungo la pista di atterraggio dell’Aeroporto di Genova, adibito ad

area di sosta temporanea per gli autotrasportatori diretti al porto. Invece, la ditta Imprese Costruzioni Appalti Marittimi I.C.A.M. Fratelli Parodi S.r.l. realizzerà l’intervento manutentivo di dragaggio in corrispondenza della banchina di ponente di Ponte Nino Ronco, in corrispondenza della foce del torrente Polcevera, per mantenere un’altezza del fondale sufficiente a consentire l’accosto delle navi e l’attività del terminal.

Nel waterfront di levante, aggiudicati a Barracuda Sub S.r.l. i lavori di demolizione di una porzione di testata della banchina ovest presente nella Darsena Nautica per allargare l’imboccatura e permettere l’ingresso delle imbarcazioni di nuova generazione all’interno dello ship-lift in concessione ad Amico & Co. Si tratta del primo lotto del più ampio intervento di ripristino e potenziamento della zona cantieristica navale compresa tra la Darsena Nautica e la Darsena Tecnica.

L’avvio delle fasi propedeutiche di cantiere per questo primo lotto è previsto in questi giorni e la conclusione dei lavori entro il mese di novembre. Seguirà il potenziamento della banchina esistente lato ponente e la realizzazione di un muro paraonde all’interno della Darsena Tecnica.

Strategie e impegni

non occuparsi dell’operativo delle banchine, ha dimostrato invece di avere una visione strategica sul porto molto approfondita. Ed essere molto coinvolto nello scalo, ma anche consapevole dei suoi limiti.

In sostanza: la soluzione proposta dall’AdSP di spostare le navi rolo Grimaldi dalla Sintermar alla banchina ad Alto Fondale, per il Gruppo è un passo avanti, anche se riguarda solo alcune tipologie. Un dettaglio: sull’Alto Fondale Grimaldi lavora con la compagnia portuali, senza discriminanti. L’impegno sociale fa parte del DNA del Gruppo.

Per altre, cioè le navi “Eco” più grandi, Livorno va davvero sempre più stretta, ma per la compagnia rimane di fondamentale importanza. “Livorno è strategico per l’intero Gruppo - ha detto ancora Emanuele Grimaldi - e come Gruppo, siamo quello che scala con il maggior numero di navi le sue banchine. Ma proprio come Livorno è importante per noi, noi siamo importanti per lo scalo; e ci aspettiamo risposte alle nostre esigenze.” Post-scriptum, una riflessione sulla quale riflettere: “Livorno per noi è strategico, ma non è l’unico porto nel range del Tirreno”.

Il tema, in sostanza, è quello sul quale il Gruppo batte da tempo: banchine, spazi di banchina, velocizzazione delle pratiche, facilitazione del multipurpose (passeggeri compresi).

Non si può dire che Grimaldi e i suoi non siano stati e non siano chiari. Anche se confermano la pazienza di voler attendere i nuovi assetti che saranno aperti (speriamo) dalla Darsena Europa: e dalla liberazione, a quel punto, della Darsena Toscana, con la “strettoia” del Marzocco migliorata grazie all’allargamento e al microtunnel; e quindi con la disponibilità finalmente di banchine e piazzali per i rolo e i ro/car.


la spezia container terminal

WE BRING THE SHIP TO YOUR FACTORY




contship italia group

Visit www.contshipitalia.com/connectivity

Transizione ecologica o presa in giro?



Ci telefona un amico lettore, che fa parte del cluster marittimo di Civitavecchia, con un lungo sfogo sui temi della difesa ambientale: sfogo che in estrema sintesi è centrato sul fatto che ci vengono imposti pesanti sacrifici economici e di stile di vita (il costo dei carburanti è un piccolo esempio, che si riflette su tutti i consumi) quando i paesi più inquinati continuano tranquillamente a sparare milioni di tonnellate di CO² nell'aria. Sintetizziamo:

Ho letto che la Cina, ma anche la Germania e la Polonia continuano tranquillamente ad alimentare le loro centrali elettriche a carbone; anzi la Germania, che per molti aspetti si considera paese guida per l'Europa, sta aumentando il suo import di carbone dalla Polonia...

*

Caro amico, quello che ci ha detto e scritto è la punta dell'iceberg: leggiamo anche noi: c'è recente la notizia che la Cina, primo paese inquinato al mondo insieme agli USA, ha programmato per il 2022 di aumentare del 5% il consumo di carbone per produrre elettricità. Non è poco, visto che già il plafon annuale di carbone consumato dalla Cina è di 4 miliardi di tonnellate annue. Va però considerato che i cinesi sono ormai un miliardo e mezzo, quindi il consumo procapite non è poi così stratosferico. Il problema vero è che produrre l'energia necessaria per vivere secondo gli standard "civili" d'oggi, se vogliamo abbandonare le fonti fossili (che inquinano) ci costerà sempre di più: almeno fino a quando non sarà davvero disponibile un'energia pulita a costi ridotti, come quelli delle centrali nucleari più moderne che però spaventano tutti. Stiamo entrando, con questi temi, nel campo della filosofia: la corsa all'energia pulita illimitata è un po' come il paradosso di Zenone di Elea del V secolo avanti Cristo: nella corsa tra Achille e una tartaruga, se questa parte con un metro di vantaggio vincerà sempre perché nel tempo che Achille sta per raggiungerla la tartaruga avrà fatto qualche centimetro, e via così all'infinito. Che c'entra? C'entra perché cerchiamo più energia e più pulita, ma nel frattempo ci serve consumarne di più e le fonti pulite non bastano ancora. La soluzione? C'è l'impegno entro il 2050: forza giovani, tocca a voi.

Smart working fine? Riprendono le “scappatelle”



Il governo Draghi dice basta allo smart working? Ecco allora che torna in auge la scappatella con i colleghi di lavoro. C'è un'inchiesta, che ci viene segnalata da un lettore, che affronta proprio questo tema: una curiosità stuzzicante, anche se ovviamente (per l'amor del cielo!) non riguarda alcuno di noi...

Il momento clou è proprio ad ottobre - riferisce il sito citato - con la ripresa della "normalità" dopo le vacanze, i bambini che tornano a scuola e la parvenza di "sicurezza" offerta dall'avanzare della campagna vaccinale.

«La scappatella con i colleghi è un'esperienza che può anche essere appagante, ma è sempre molto rischiosa. Meglio dunque una scappatella online, più sicura sotto ogni punto di vista» commenta Alex Fantini, ideatore di Incontri-ExtraConiugali.com, il portale più affidabile dove cercare un'avventura in totale discrezione e anonimato.

In passato si era detto che con una percentuale dell'80% di vaccinati si sarebbe raggiunta l'«immunità di gregge». Considerando allora che nel Bel Paese l'84,32% della popolazione over-12 ha ricevuto almeno una dose, gli italiani si lasciano tentare, soprattutto nei luoghi di lavoro.

Il rischio? «Il rischio maggiore è quello di farsi "beccare"» avverte l'ideatore di Incontri-ExtraConiugali.com. Solo online può esserci una vera garanzia di anonimato.

Gli analisti di Incontri-ExtraConiugali.com hanno infatti potuto osservare una strana correlazione: nelle regioni dove la propensione a tradire è maggiore anche la percentuale della popolazione vaccinata è più alta, superando la soglia dell'80% di over 12 completamente vaccinati.

Sul podio Emilia-Romagna, Lombardia e Lazio, dove il portale fondato da Alex Fantini ha registrato una propensione al tradimento pari rispettivamente a 76/100, 74/100 e 73/100 a fronte di una percentuale di dosi somministrate pari rispettivamente all'89,3%, 87,6% e 81,4% delle dosi totali (fonte: Il Sole 24 Ore - 7 ottobre 2021, lab24.ilsole24ore.com/numeri-vaccini-italia-mondo/#vaccini-per-regione).

Seguono nella top-10 di Incontri-ExtraConiugali.com: Toscana (72/100 di propensione a tradire a fronte dell'89,8% di dosi somministrate rilevate al 7 ottobre 2021 da Il Sole 24 Ore), Sardegna (69/100 a fronte dell'88,1%), Umbria (68/100 a fronte del 87,4%), Veneto (65/100 a fronte del 85,8%), Piemonte (63/100 a fronte del 85,7%), Liguria (62/100 a fronte dell'85,7%) e Campania (60/100 a fronte del 85,5%).

La Lombardia all'87,6% è poi un caso particolarissimo: è stata la prima regione in Italia a toccare - già dallo scorso 14 settembre - la quota indicata dal commissario straordinario per l'emergenza, generale Francesco Paolo Figliuolo, superando l'82% delle persone over-12 vaccinate. Ma a trainare la campagna vaccinale lombarda sono stati i più giovani.

«Tantissima la voglia di uscire, di divertirsi e di trasgredire dei lombardi» spiega il fondatore di Incontri-ExtraConiugali.com. Ma anche nel Lazio ed in Emilia-Romagna la propensione a vaccinarsi è elevatissima tra i 30-40enni e più i generale tra gli under-50.

«Ed è proprio grazie al vaccino che chi si iscrive ai siti di incontri online si sente più sicuro di incontrare la persona conosciuta sul web, scambiando preventivamente informazioni sul fatto di essersi vaccinati» puntualizza Alex Fantini.

Anche da questo punto di vista, infatti, gli incontri online sono più sicuri: nella vita reale ci si lascia trasportare dalle passioni del momento e spesso neanche si chiede all'altro o all'altra se abbia fatto o meno il vaccino.

Alla prova

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.

Canale dei Navicelli o porto?



Da un lettore di Pisa, Francesco Geri, che ci legge in particolare per quanto riguarda il litorale della sua zona, riceviamo:

Non voglio entrare in sterili polemiche con il vostro giornale, anche perché ad alimentare gli scontri più beceri tra livornesi e pisani basta e avanza il “Vernacoliere”. Però mi chiedo anch'io, come tanti amici che lavorano sulla darsena pisana, se a Livorno ci si è resi conto che il canale dei Navicelli non è più un botro per i becolini, ma è una realtà industriale con molti insediamenti che danno lavoro a centinaia di persone. Ci sono anche imprese livornesi, di Viareggio, e pure liguri, che si sono insediate tra la nostra Darsena e il ponte che dà accesso a Camp Darby e costruiscono di tutto. Compresi motor yacht per conto terzi. Concorderei con il vostro bisogno di chiudere lo sbocco sulla Darsena Toscana, ma solo se prima si riuscisse ad aprire la foce con fondali navigabili e specialmente con manutenzione continua per non farla di nuovo insabbiare...

*

La lettera continua con il puntiglioso elenco dei cantieri nautici insediati nel canale e ci tira anche le orecchie sul piano dell'ambiente, invitandoci a d andare a vedere i campi fotovoltaici installati su quella zona (“che nel territorio di Livorno non si sono ancora visti”).

Diamo atto ovviamente al signor Geri dell'importanza degli insediamenti sul canale: ne abbiamo scritto spesso, a partire dalla Gas&Healt, da Codecasa, Seven Star eccetera. Gli diamo atto anche dell'ovvia considerazione che il canale oggi è una realtà industriale importante, che merita uno sbocco al mare non condizionato - com'è quello di oggi in Darsena Toscana - da una serie di ponti, ponticelli e porte vinciane. Nessuno peraltro a Livorno o altrove vuol soffocare il canale: vogliamo tutti vederlo sboccare in mare, con la garanzia di ciclici dragaggi (come avviene senza tragedie in Adriatico in tanti porti-canale) e con le protezioni dalla traversia. Ma dobbiamo lavorare insieme, pisani e livornesi, per modificare una realtà non più adeguata. Coinvolgendo la Regione e lo Stato centrale. Ma subito, non per i poster.

CAROLI



-- ALL'INTERNO --

Fra Livorno e Porto Vesme short-sea bulk con “recupero” CO ² .	a pag. 3
Metrocargo al top nell'intermodale.	a pag. 3
Oltre 4 mila presenze al GIS.	a pag. 3
Ricariche elettriche in autostrada si può.	a pag. 4
Per MSC “Seashore” battesimo alle Bahamas.	a pag. 4
Plauso ai Piloti italiani.	a pag. 5
Fincantieri a Palermo: una LPD per il Qatar.	a pag. 5
Arabia Saudita taglia prezzi del greggio.	a pag. 5
Paroli in Fortezza Vecchia:	
“Livorno-Grecia, grande legame”.	a pag. 7
Riunito il tavolo per il Patto del Lavoro.	a pag. 7
Gioia Tauro, i nuovi piani.	a pag. 7
L'innovazione tecnologica a Bologna con il Mirumir.	a pag. 7
Transizione ecologica o presa in giro?	a pag. 9
Smart working fine? Riprendono le “scappatelle”.	a pag. 9
Canale dei Navicelli o porto?	a pag. 9

LA GAZZETTA MARITTIMA

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@lagazzetamar.it
www.lagazzetamaritima.it

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

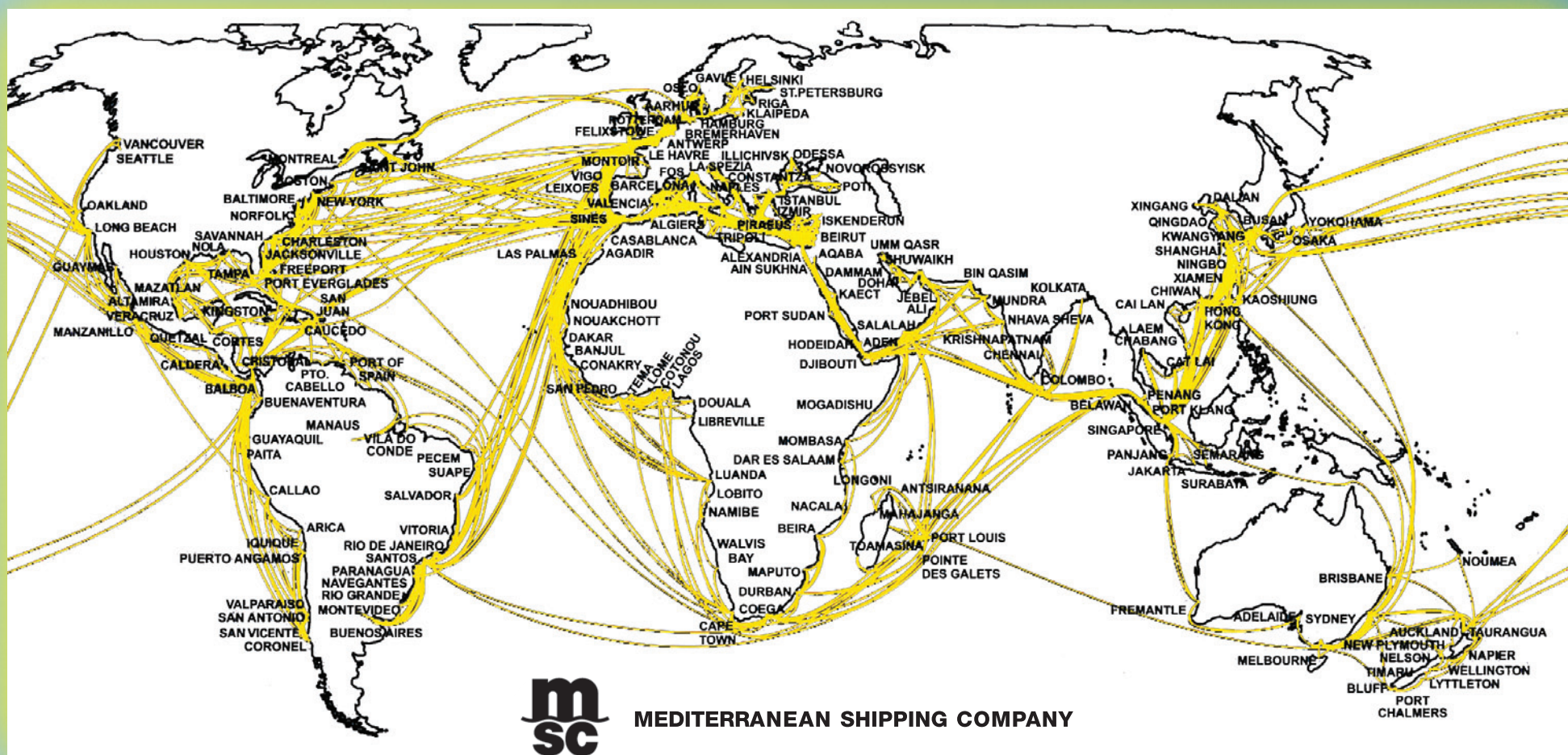
“I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo”.

Stampato su carta
ecologica





**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